

5. Комментарии к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации (Приложение №2 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным приказом Минтранса России от 23 июня 2022 г. № 250)

I. Общие требования к организации движения поездов на железнодорожном транспорте

Цитата ИДП:

«1. Инструкция по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации (далее – Инструкция) устанавливает правила приема, отправления и пропуска поездов (приложения № 1 – № 9 к Инструкции), производства маневров (приложения № 10 – № 11 к Инструкции), закрепления железнодорожного подвижного состава (приложение № 12 к Инструкции), правила приема и отправления поездов в условиях выполнения ремонтно-строительных работ (приложения № 13 – № 14 к Инструкции), порядок назначения и передачи предупреждений на поезда (приложение № 15 к Инструкции), а также отдельные процессы, связанные с производством поездной и маневровой работы (приложения № 16 – № 20 к Инструкции).

Нормативно-технический документ, графически отображающий следование поездов на масштабной сетке (далее – график движения поездов), объединяет деятельность всех подразделений, выражает заданный объем эксплуатационной работы подразделений владельцев инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования (далее – инфраструктура) (владельцев железнодорожных путей необщего пользования).

Сводный график движения поездов утверждается в порядке, определяемом федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, на основании предложенных владельцами инфраструктур графиков движения поездов в пределах инфраструктур.

Организация движения поездов в пределах одной инфраструктуры осуществляется на основании графика движения поездов, утверждаемого и вводимого в действие владельцем этой инфраструктуры.

Движение поездов по графику обеспечивается соблюдением требований Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее – Правила), организацией

и выполнением технологического процесса работы подразделений железнодорожного транспорта, связанных с движением поездов.

Нарушение графика движения поездов не допускается. В случаях нарушения графика движения поездов работники всех подразделений железнодорожного транспорта обязаны принимать оперативные меры для ввода в график опаздывающих поездов и обеспечивать их безопасное проследование.

На железнодорожных путях необщего пользования владельцу железнодорожных путей необщего пользования допускается утверждать свой график движения поездов. В случае примыкания железнодорожных путей необщего пользования к инфраструктуре общего пользования или к железнодорожным путям необщего пользования графики движения поездов должны быть согласованы владельцем инфраструктуры и владельцем железнодорожных путей необщего пользования.»

Комментарии к п. 1 ИДП:

График движения поездов является организующей и технологической основой работы всех подразделений железных дорог, выражает заданный объем эксплуатационной работы. Движение поездов строго по графику обеспечивается соблюдением норм и правил, правильной организацией работы и точным выполнением технологического процесса работы железнодорожных станций, депо, тяговых подстанций, пунктов технического обслуживания других подразделений, связанных с движением поездов.

График (Рисунок 5.1) строится обычно на стандартной сетке, где по оси абсцисс (горизонтальная ось X) откладывается время суток от 0 до 24 ч, а по оси ординат (вертикальная ось Y) – расстояние. Оси отдельных пунктов обозначают горизонтальными линиями. На сетке каждый час разделен вертикальными линиями на шесть десятиминутных интервалов, при этом получасовые деления указываются штриховой линией, а часовые – жирной.

В вертикальных колонках по обеим сторонам сетки графика помещаются дополнительные данные, необходимые для составления графика (поля выделены цифрами на рисунке 5.1). В число таких данных входят:

- времена хода грузовых поездов по перегонам в четном и нечетном направлениях (1);
- времена на разгон и замедление по перегонам в четном и нечетном направлении для грузовых и пассажирских поездов (1);
- наименование отдельных пунктов (2);
- средства связи при движении поездов (3);

- число главных путей на перегонах и приемоотправочных на промежуточных станциях (3);
- число поездов, проложенных на графике, пассажирских (в парах) и грузовых по направлениям движения (4);
- расстояние между отдельными пунктами (4);
- скорость движения всех грузовых поездов - техническая и участковая по направлениям движения и отдельно для сборных поездов – техническая и участковая, также по направлениям движения (4);
- серии локомотивов для пассажирского и грузового движения (5).

В верхней части сетки графика помещены таблицы, где указаны серии локомотивов, отдельно для пассажирских и для грузовых поездов, а также установленные по направлениям движения нормы веса и длины составов.

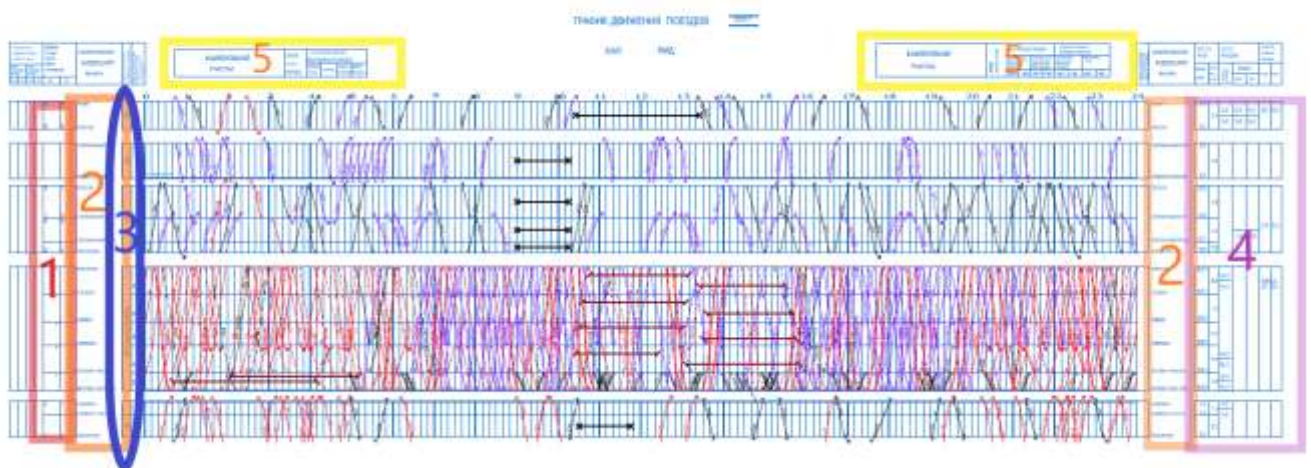


Рисунок 5.1 – Фрагмент графика движения поездов

Пункт 1 статьи 18 Федерального закона от 10 января 2003 г. №17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» устанавливает необходимость формирования сводного графика движения поездов, не регламентируя при этом понятие «сводный». Сроки ввода в действие графика движения пассажирских поездов устанавливаются приказом Минтранса России №69 от 26.02.2018 г. «Об утверждении Административного регламента Федерального агентства железнодорожного транспорта предоставления государственной услуги по установлению сроков ввода в действие графика движения пассажирских поездов на железнодорожном транспорте».

В ОАО «РЖД» график движения поездов разрабатывается в соответствии с Инструкцией по разработке графика движения поездов в ОАО «РЖД», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 12 декабря 2015 г №3201р.

График движения поездов является планом всей эксплуатационной работы железных дорог, основой организации движения поездов, грузовой и коммерческой работы станций, локомотивных и вагонных депо, дистанций инфраструктуры (пути, сигнализации и связи), строительных организаций, то есть всех подразделений железнодорожного транспорта. Он позволяет осуществлять своевременную перевозку грузов и пассажиров при одновременном выполнении требований безопасности движения, эффективного использования подвижного состава, обеспечения ритмичности работы станций, участков при наилучшем использовании их пропускной способности.

График движения поездов на протяжении многих лет является непреложным законом для работников железнодорожного транспорта, выполнение которого является одним из важнейших показателей работы железнодорожного транспорта и гарантией безопасности движения поездов.

Цитата ИДП:

«2. График движения поездов формируется в целях:

- 1) обеспечения потребности физических лиц, юридических лиц и государства в перевозках железнодорожным транспортом;
- 2) обеспечения безопасности движения поездов;
- 3) эффективного использования пропускной и провозной способности участков и перерабатывающей способности железнодорожных станций;
- 4) рационального использования железнодорожного подвижного состава, погрузочно-разгрузочных средств;
- 5) соблюдения установленной продолжительности непрерывной работы локомотивных бригад;
- 6) возможности производства работ по текущему содержанию и ремонту железнодорожного пути, сооружений, устройств, железнодорожной автоматики и телемеханики, связи и электроснабжения;
- 7) выполнения технологического процесса по своевременной перевозке грузов;
- 8) согласованности работы железнодорожного транспорта общего и необщего пользования.»

Комментарии к п. 2 ИДП:

1) В целях обеспечения быстрой и удобной перевозки пассажиров и грузов составлению графика движения поездов предшествует тщательное изучение пассажирских и грузовых потоков. Повышение скорости передвижения пассажиров и создание им удобств достигается прежде всего планированием в графике беспересадочных сообщений между крупнейшими городами страны. По другим направлениям расписание движения пассажирских поездов составляется так, чтобы в пунктах пересадки пассажиры затрачивали на ожидание поезда минимум времени. Расписания пригородных поездов составляются таким образом, чтобы обеспечить своевременную доставку пассажиров в утренние часы из пригородной зоны в город, а вечером — из города в пригород.

2) Безопасность движения поездов при построении графика обеспечивается соблюдением таких условий, как отправление поездов на свободный перегон (блок-участок) через интервалы времени между поездами, необходимыми для безопасного и беспрепятственного приема, отправления и пропуска поездов по установленным и свободным маршрутам следования. Время прибытия (отправления) на отдельный пункт поездов различных направлений (заложенное в графике движения поездов) исключает их столкновения при проходе через общие горловины (враждебными маршрутами). Помимо этого, необходимые интервалы для беспрепятственного проследования поездов обеспечиваются соответствующим развитием инфраструктуры, в первую очередь связанной с развитием тяги.

3) Эффективное использование пропускной и провозной способности участков и перерабатывающей способности железнодорожных станций обеспечивается путем равномерной загрузки инфраструктуры, используя в том числе и отклонение поездов на параллельные ходы, высокими скоростями движения поездов, минимальными по времени и технологически обоснованными стоянками поездов на станциях (например, стоянки сборного поезда, за которое группа вагонов назначением на эту станцию должна быть отцеплена от состава, а группа вагонов, готовая к отправлению, прицеплена к данному поезду), а также соответствием установленных норм массы и длины поездов характеристикам обращающихся на участках локомотивов. На эффективность использования пропускной способности оказывает влияние выбор типа графика движения поездов, который возможно реализовать на участке. Например, параллельный график (все поезда каждой категории имеют одинаковую скорость движения) движения поездов позволяет максимально эффективно использовать пропускную способность участков, однако далеко не везде имеется возможность для его применения, поскольку замедление пассажирских поездов до скорости грузовых может привести

к снижению привлекательности пассажирских перевозок ввиду увеличения времени в пути, а ускорить грузовые до скорости пассажирских невозможно ввиду технических и технологических ограничений, которые вызваны разницей в массах поездов и ходовых качествах подвижного состава.

4) При равномерной прокладке поездов в графике движения поездов в течение суток создаются условия для наилучшего использования имеющейся пропускной способности перегонов, железнодорожных станций, устройств тягового электроснабжения электрифицированных железнодорожных линий, технических устройств локомотивного хозяйства. Это позволяет содержать в эксплуатации наименьшее число поездных и маневровых локомотивов, локомотивных и составительских бригад, работников, занятых на текущем осмотре и ремонте локомотивов и вагонов, а также занятых на грузовой работе. Учитывая указанные преимущества, при составлении графиков стремятся расположить линии хода поездов с прибытием на грузовые, сортировочные и участковые станции равномерно в течение суток.

5) Соблюдение установленной продолжительности непрерывной работы локомотивных и поездных бригад является одной из задач, решаемых при составлении графиков движения поездов и оборота локомотивов. Согласно положению «Об утверждении Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта общего пользования, работа которых непосредственно связана с движением поездов», утвержденным приказом Минтранса от 11.10.2021 №339, продолжительность непрерывной работы локомотивных бригад более 7 часов при шестидневной рабочей неделе, но не более 12 часов, работа с двукратным обращением локомотивных бригад с проездом мимо места постоянной работы, а также при изменении режима работы локомотивных бригад в период действия графика сменности устанавливается в порядке, утвержденном работодателем с учетом мнения представительного органа работников (Профсоюз). Когда время непрерывной поездки (в оба конца) превышает установленную продолжительность непрерывной работы работникам локомотивных бригад предоставляется отдых в пункте оборота (подмены).

б) В графике движения поездов должно быть предусмотрено время для производства работ по текущему содержанию и ремонту пути (технологические «окна»). Как правило, технологические «окна» предусматриваются в дневное (светлое) время суток, однако, на некоторых участках окна проводятся в ночное время суток ввиду особенностей организации движения поездов (например, участки Московского центрального

кольца – МЦК, которое в дневное время обеспечивает перевозку пассажиров внутри крупной городской агломерации).

7) Для эффективного использования перерабатывающей способности станций, исходя из графика движения и плана формирования поездов, устанавливается объем и порядок работы станций по своевременной обработке и пропуску. С этой целью в технологических процессах работы железнодорожных станций предусмотрены технологические графики обработки поездов и вагонов, а также нормативный (суточный) план-график работы станции. Также своевременная обработка и пропуск поездов позволяет обеспечить неукоснительное соблюдение сроков доставки грузов.

8) В качестве примера согласованности работы железнодорожного транспорта и общего и необщего пользования можно привести пример контактных графиков для организации технологических перевозок. Согласно положению «Об утверждении Правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования», утвержденным приказом МПС России от 18.06.2003 №26 (ред. от 04.05.2009, изм. от 19.12.2017), единый технологический процесс (ЕТП) разрабатывается для железнодорожных путей необщего пользования, обслуживаемых локомотивами владельца железнодорожного пути необщего пользования, и имеющих среднесуточный грузооборот 100 и более вагонов. Т.к. при подобном объеме фактор согласованности работы транспорта и общего и необщего пользования играет значительную роль в обеспечении своевременной доставки грузов, а также рациональном использовании подвижного состава. При согласии сторон ЕТП может разрабатываться и с меньшим грузооборотом.

Цитата ИДП:

«3. Порядок назначения и отмены поездов на железнодорожном транспорте общего и необщего пользования в соответствии с графиком движения поездов устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 3 ИДП:

На сети ОАО «РЖД» назначение дополнительных и отмена, предусмотренных графиком движения, пассажирских поездов дальнего следования осуществляется заместителем генерального директора, в ведении которого находятся вопросы пассажирских перевозок, а при его отсутствии - начальником Департамента пассажирских перевозок или лицом, его замещающим, по согласованию с Центральной дирекцией управления движением на основании запросов перевозчиков об оказании услуг по

использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, принадлежащей ОАО «РЖД», для осуществления перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа.

Назначение дополнительных пригородных пассажирских поездов и отмена пригородных поездов постоянного обращения в пределах одной железной дороги осуществляется руководителем соответствующей региональной службы (отдела) развития пассажирских сообщений и предоставления доступа к инфраструктуре, а при его отсутствии - лицом, его замещающим, по согласованию с соответствующей дирекцией управления движением - структурным подразделением Центральной дирекции управления движением на основании согласованных запросов перевозчиков по оказанию услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, принадлежащей ОАО «РЖД», для осуществления перевозок пассажиров и ручной клади в пригородном сообщении.

Назначение дополнительных пригородных поездов и отмена пригородных поездов постоянного обращения, курсирующих в пределах двух железных дорог, осуществляется начальником Департамента пассажирских перевозок или лицом, его замещающим, по согласованию с Центральной дирекцией управления движением на основании согласованных с перевозчиками запросов по оказанию услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, принадлежащей ОАО «РЖД», для осуществления перевозок пассажиров и ручной клади в пригородном сообщении.

Назначение дополнительного и отмена грузового поезда в графике движения поездов в пределах одной железной дороги осуществляется начальником соответствующей региональной дирекции управления движением – структурного подразделения Центральной дирекции управления движением, а при его отсутствии - лицом, его замещающим.

В соответствии с Порядком назначения и отмены поездов всех категорий на инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования, принадлежащей ОАО «РЖД», утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 12 февраля 2016 г. № 264р, назначение и отмена грузовых поездов в графике движения в пределах двух и более железных дорог производится заместителем генерального директора - начальником Центральной дирекции управления движением, а в случае его отсутствия – заместителем начальника Центральной дирекции управления движением.

Цитата ИДП:

«4. Каждому поезду присваивается номер, установленный графиком

движения поездов. Поездам одного направления присваиваются четные номера, а поездам обратного направления – нечетные. Порядок присвоения нумерации определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Кроме номера, каждому грузовому, почтово-багажному и пассажирскому поезду на железнодорожной станции его формирования (отправления) присваивается индекс, который не изменяется до железнодорожной станции расформирования (назначения).

Поездам, не предусмотренным графиком движения (восстановительные, пожарные, снегоочистители, локомотивы без вагонов, специальный самоходный подвижной состав, назначаемые для восстановления нормального движения и для тушения пожара), номера присваиваются при их назначении. Номера поездов, не предусмотренных графиком движения, и порядок их следования объявляются диспетчером поездным.»

Комментарии к п. 4 ИДП:

В таблице 5.1 приведена нумерация поездов в зависимости от их категории в соответствии с Положением о нумерации поездов для графика движения, утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 5 апреля 2014 г. № 859р.

Таблица 5.1

Нумерация поездов

№ п/п	Тип поезда	Диапазон присваиваемых номеров
1.1. Пассажирские поезда в международном, дальнем и местном сообщении		
1.1.1.	Скорые круглогодичные	1 - 150
1.1.2.	Скорые сезонного и разового обращения	151 - 298
1.1.3.	Пассажирские круглогодичные	301 - 450
		601 - 698
1.1.4.	Пассажирские сезонные, разового назначения и детские	451 - 598
1.1.5.	Скоростные	701 - 750
1.1.6.	Высокоскоростные	751 - 788
1.1.7.	Скорые, обслуживаемые мотор-вагонным подвижным составом (кроме скоростных и высокоскоростных)	801 - 898

№ п/п	Тип поезда	Диапазон присваиваемых номеров
1.1.8.	Служебного (специального) назначения	901 - 920
1.1.9.	Туристические (коммерческие)	921 - 940
1.1.10.	Людские	941 - 960
1.1.11.	Грузопассажирские	961 - 970
1.1.12.	Почтово-багажные	981 - 990
1.2. Пригородные поезда		
1.2.1.	Пригородные, приграничные пригородные (региональные) поезда	6001 - 6998
1.2.2.	Скорые пригородные поезда с резервированием мест	7001 - 7098
1.2.3.	Скорые пригородные и городские поезда	7101 - 7498
1.2.4.	Скоростные пригородные поезда	7501 - 7598
1.2.5.	Поезда служебного (специального) назначения	7601 - 7628
1.3. Технические поезда		
1.3.1.	Состоящие из цельнометаллических вагонов без пассажиров:	
1.3.1.1.	из пассажирских вагонов, следующих со станций высадки (посадки) пассажиров или пассажирских технических станций в пункты формирования, оборота, на станции для межрейсового отстоя и обратно. Данная нумерация применяется для составов поездов, предусмотренных графиком движения. Данная нумерация присваивается также в тех случаях, когда межрейсовый отстой состава пассажирского поезда согласован причастными на путях базы отстоя	5001 - 5398
1.3.1.2.	из пассажирских вагонов, следующих для межоперационного перестоя до (после) подготовки состава в рейс на пассажирской (пассажирской технической) станции и обратно. Данная нумерация применяется для составов поездов, назначаемых отдельными указаниями ОАО «РЖД»	5401 - 5498
1.3.1.3.	из пассажирских вагонов, следующих на вагоноремонтные предприятия для всех видов ремонта, покраски и обратно.	5501 - 5598
1.3.1.4.	передислокация вагонов новой постройки к месту приписки, подсылка составов под перевозку пассажиров и их возврат	5601 - 5798

№ п/п	Тип поезда	Диапазон присваиваемых номеров
	к тесту приписки, из одного пункта приписки вагонов в другой	
1.3.1.5.	из пассажирских вагонов, следующих на базы отстоя и обратно.	5801 - 5998
1.3.2.	Состоящие из мотор-вагонного подвижного состава без пассажиров, в т.ч. от скоростных и высокоскоростных:	
1.3.2.1.	мотор-вагонный подвижной состав, следующий со станций высадки (посадки) пассажиров в депо приписки и обратно, на станции для межрейсового отстоя и обратно, а также на другие станции посадки (высадки) пассажиров	7631 - 7898
1.3.2.2.	из мотор-вагонного подвижного состава, следующих на вагоноремонтные предприятия для всех видов ремонта, покраски и обратно, передислокация вагонов новой постройки к месту приписки, подсылка составов под перевозку пассажиров со станций других железных дорог и их возврат к месту приписки, из одного пункта формирования (пункта приписки вагонов) в другой:	
1.3.2.2.1.	используемого в пригородном сообщении	7901 - 7988
1.3.2.2.2.	используемого в дальнем следовании	7989 - 7998
1.4. Специализированные грузовые поезда, в т.ч. на удлиненных плечах обслуживания		
1.4.1.	Рефрижераторные	1001 - 1020
1.4.2.	Контейнерные поезда	1021 - 1570
1.4.3.	Для перевозок груза в контрейлерах	1571 - 1590
1.4.4.	Специализированные для перевозки грузов в универсальном подвижном составе	1591 - 1640
1.4.5.	Для перевозки живности	1641 - 1650
1.4.6.	Для перевозки угля, руды, удобрений и других насыпных и навалочных грузов в маршрутах	1651 - 1910
1.4.7.	Для перевозки наливных грузов, в том числе в кольцевых и технологических маршрутах	1911 - 1998
1.5. Грузовые поезда		
1.5.1.	Соединенные поезда, следующие на один и более диспетчерских участков:	

№ п/п	Тип поезда	Диапазон присваиваемых номеров
1.5.1.1	первому	9101 - 9148 9201 - 9248
1.5.1.2	второму	9151 - 9198 9251 - 9298
1.5.2.	Для составов из порожних вагонов:	
1.5.2.1	в количестве 330-348 осей с одним локомотивом в голове, в т.ч. на удлинённых плечах обслуживания	9301 - 9398
1.5.2.2	в количестве 350-520 осей с одним локомотивом в голове, в т.ч. на удлинённых плечах обслуживания	9401 - 9498
1.5.3.	Тяжеловесные поезда, поезда в том числе:	9501 - 9798
1.5.3.1.	весом 8000 т до 9000 т	9701 - 9750
1.5.3.2.	весом 9000 т и более	9751 - 9798
1.5.4.	Сквозные, в т.ч. на удлинённых плечах обслуживания	2001 - 2998
1.5.5.	Участковые	3001 - 3398
1.5.6.	Сборные	3401 - 3468
1.5.7.	Сборно-участковые	3471 - 3498
1.5.8.	Вывозные - для уборки и подачи вагонов на отдельные промежуточные станции участка и подъездные пути	3501 - 3598
1.5.9.	Передаточные - для передачи вагонов с одной станции на другую	3601 - 3798
1.5.10.	Диспетчерские локомотивы - для уборки и подачи вагонов на промежуточные станции	3801 - 3898
1.5.11.	Подача вагонов рабочего парка на перегон для выгрузки в «окно» при производстве путевых работ	3901 - 3978
1.5.12.	Подача вагонов по перевозочным документам под погрузку или выгрузку на примыкание к главным путям на перегоне, внутростанционные передачи, подача вагонов по договорам на пути (подъездные пути) станций, закрытых для грузовых операций	3981 - 3998
1.5.13.	Контейнерные поезда, не имеющие договора на перевозку по графику с согласованным временем отправления и прибытия, назначаемые по ниткам графика грузовых поездов с присвоением номера из настоящего диапазона	9801-9988

№ п/п	Тип поезда	Диапазон присваиваемых номеров
	при отправлении поезда без изменения его в пути следования (кроме случаев смены направления движения)	
1.6. Локомотивы		
1.6.1.	Толкачи-резервные локомотивы, следующие для подталкивания:	
1.6.1.1.	- грузовых	4001 - 4148
1.6.1.2.	- пассажирских	4151 - 4188
1.6.1.3.	- хозяйственных	4191 - 4198
1.6.2.	Резервные локомотивы, следующие без вагонов, а также локомотивы с прицепленными к ним не более 10-ти физическими вагонами:	
1.6.2.1.	- от подталкивания грузовых поездов	4201 - 4228
1.6.2.2.	- от подталкивания вывозных и передаточных поездов	4231 - 4258
1.6.2.3.	- от подталкивания хозяйственных поездов	4261 - 4298
1.6.2.4.	- от (к) пассажирских, людских, почтово-багажных и грузопассажирских поездов	4301 - 4388
1.6.2.5.	- от (к) пригородных поездов	4391 - 4398
1.6.2.6.	- от (к) поездов: ускоренных, соединенных, сквозных, участковых, сборных, сборно-участковых	4401 - 4698
1.6.2.7.	- от (на) хозяйственных работ	4701 - 4778
1.6.2.8.	- рельсосмазыватели	4779 - 4798
1.6.2.9.	- от (к) вывозных и передаточных поездов	4801 - 4878
1.6.2.10	- от (к) маневровых работ	4881 - 4898
1.6.3.	Сплотки резервных локомотивов, находящиеся в эксплуатации:	
1.6.3.1.	- грузовых	4901 - 4960
1.6.3.2.	- пассажирских	4961 - 4990
1.6.3.3.	- хозяйственных	4991 - 4994
	- маневровых	4995 - 4998
1.7. Хозяйственные поезда		

№ п/п	Тип поезда	Диапазон присваиваемых номеров
1.7.1.	Восстановительные	8001 - 8048
1.7.2.	Пожарные	8051 - 8098
1.7.3.	Снегоочистители и снегоуборочная техника всех наименований	8101 - 8198
1.7.4.	Для выполнения работ по содержанию, техническому обслуживанию, ремонту сооружений и устройств железной дороги:	
1.7.4.1.	- щебнеочистительные машины	8201 - 8248
1.7.4.2.	- выправочно-подбивочно-отделочные и рихтовочные машины	8251 - 8298
1.7.4.3.	- путеукладочные и путеразборочные машины	8301 - 8348
1.7.4.4.	- хоппер-дозаторные	8351 - 8398
1.7.4.5.	- рельсовозные	8401 - 8448
1.7.4.6.	- рельсошлифовальные	8451 - 8498
1.7.4.7.	- остальные машины и агрегаты	8501 - 8548
1.7.5.	Путеизмерители, дефектоскопы и вагоны-лаборатории	8551 - 8598
1.7.6.	Автодрезины, мотовозы и специальный самоходный подвижной состав	8601 - 8698
1.7.7.	Для перевозки воды по хозяйственным документам	8701 - 8748
1.7.8.	Для перевозки работников пути, контактной сети и т.д. к месту работы и обратно в мотор-вагонном или специальном самоходном подвижном составе	8751 - 8798
1.7.9.	Для перевозки работников пути, контактной сети и т.д. к месту работы и обратно в вагонах с локомотивной тягой	8801 - 8848
1.7.10.	Работа маломощных диспетчерских локомотивов на перегоне	8851 - 8868
1.7.11.	Работа с поездами по договорам с транспортными организациями железных дорог	8871 - 8898
1.7.12.	Локомотивы и сплотки локомотивов, мотор-вагонный подвижной состав в ремонт и из ремонта по грузовым документам	8901 - 8918
1.7.13.	Вагоны в ремонт и из ремонта по грузовым документам. Присвоение нумерации 8921-8928 составам из пассажирских	8921 - 8928

№ п/п	Тип поезда	Диапазон присваиваемых номеров
	вагонов, следующих в ремонт и из ремонта запрещается	
1.7.14.	Обкатка локомотивов и вагонов	8931 - 8948
1.7.15.	Обкатка составов из порожних пассажирских вагонов и мотор-вагонного подвижного состава	8951 - 8988
1.7.16.	Для проведения опытных поездок	8991 - 8998
1.7.17.	Из порожних вагонов, негодных под погрузку, следующих на заводы и в депо для ремонта и модернизации по специально оформленным документам	9001 - 9098

Индекс грузового поезда – специальный код, состоящий из 11 цифр, присваиваемый всем грузовым поездам на станции их формирования. Первые четыре цифры – единая сетевая разметка (ЕСР) станции формирования поезда, следующие три - порядковый номер состава, сформированного на этой станции, а последние четыре – ЕСР станции назначения поезда.

Цитата ИДП:

«5. Приоритетность поездов устанавливается в зависимости от следующей очередности перевозок:

- 1) внеочередные перевозки, осуществляемые для восстановления движения поездов и тушения пожаров (восстановительные и пожарные поезда, снегоочистители, локомотивы, специальный самоходный подвижной состав, назначаемые для восстановления нормального движения и для тушения пожара);
- 2) воинские перевозки (воинские поезда);
- 3) перевозки пассажиров в дальнем следовании (высокоскоростные, скоростные, скорые и пассажирские поезда);
- 4) перевозки пассажиров в пригородном сообщении (поезда пригородного сообщения);
- 5) перевозки почтовых отправлений, багажа, грузобагажа (почтово-багажные поезда);
- 6) специальные перевозки (специальные поезда);
- 7) грузопассажирские перевозки (грузопассажирские и грузовые поезда, в которых находится не менее 10 вагонов, занятых людьми (далее – людские поезда);
- 8) перевозки грузов (грузовые (сквозные, участковые, сборные,

вывозные, передаточные), хозяйственные поезда).

В случае предоставления перевозчикам доступа к инфраструктуре на конкретном направлении движения поездов в связи с ограничением ее пропускной способности владелец инфраструктуры обязан обеспечить оказание услуг по использованию инфраструктуры для перевозок в соответствии с пунктом 2 статьи 14 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

Комментарии к п. 5 ИДП:

При нарушении графика движения поездов на участке поездной диспетчер должен определить порядок проследования данных поездов с целью минимизации задержек и обеспечения пропуска поездов с учетом их приоритетности.

В соответствии с Федеральным законом от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» порядок взаимодействия перевозчиков и владельцев инфраструктур при осуществлении перевозок железнодорожным транспортом определяется Федеральным законом от 10 января 2003 г. №18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», а также заключаемыми между ними договорами об оказании услуг по использованию инфраструктур. Порядок взаимодействия владельцев инфраструктур между собой при осуществлении перевозок железнодорожным транспортом определяется заключаемыми между ними договорами.

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации «Об утверждении правил недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования» от 25 ноября 2003 г. № 710 обеспечение недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре осуществляется исходя из следующих принципов:

1. обеспечение равнодоступности инфраструктуры для всех перевозчиков, в том числе применение единых критериев доступа к услугам по использованию инфраструктуры;
2. обеспечение конкуренции в сфере железнодорожных перевозок;
3. проведение в отношении перевозчиков единой ценовой (тарифной) политики в сфере услуг по использованию инфраструктуры;
4. доступность информации о перечне услуг по использованию инфраструктуры, порядке их выполнения, тарифах, плате и сборах за эти услуги для всех участников перевозочного процесса на железнодорожном транспорте общего пользования.

Правила включают в себя:

- принципы доступа перевозчиков к инфраструктуре;
- порядок доступа перевозчиков к инфраструктуре в условиях ее ограниченной пропускной способности;
- порядок предоставления информации об оказываемых услугах по использованию инфраструктуры, об их стоимости, о порядке доступа перевозчиков к инфраструктуре, а также о наличии пропускной способности инфраструктуры, технических и технологических возможностях оказания услуг по использованию инфраструктуры;
- порядок рассмотрения жалоб и заявлений по вопросам предоставления доступа перевозчикам к инфраструктуре, оказания услуг по использованию инфраструктуры и принятия по этим жалобам и заявлениям решений, обязательных для исполнения физическими и юридическими лицами.

Цитата ИДП:

«6. Движение поездов производится по московскому поясному времени в 24-часовом исчислении.

В служебных помещениях работников железнодорожного транспорта, на пассажирских вокзалах должны быть установлены часы. Порядок установки, ремонта и содержания настенных и наружных часов, находящихся в местах работы уполномоченных лиц, связанных с движением поездов и обслуживанием пассажиров, определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Показание времени на часах должно быть одинаковым на всех участках и подразделениях железнодорожного транспорта.»

Комментарии к п. 6 ИДП:

В Российской Федерации – 11 часовых поясов. Различают Московское время, Калининградское, Самарское, Екатеринбургское, Омское, Красноярское, Иркутское, Якутское, Владивостокское, Магаданское, Камчатское. Столь большое разнообразие часовых поясов создает трудности при организации движения поездов на всей сети ОАО «РЖД». Для исключения любой путаницы при составлении расписания поездов установлен основной часовой пояс, относительно которого идет исчисление. Для удобства пассажиров с 1 августа 2018 г. в железнодорожных билетах обозначается местное время, которое соответствует часовому поясу отправления пассажира. Однако, при организации движения поездов используют только московское время.

Часы в служебных помещениях служат для контроля соблюдения графика движения поездов. В первую очередь, правильность показаний часов

в служебном помещении и часов, входящих в автоматизированное рабочее место, должна проверяться у поездного диспетчера. Поездной диспетчер, приступая к работе, сообщает дежурным по станции участка время для сверки часов. На железнодорожной станции используемые работниками железнодорожного транспорта часы сверяются с часами дежурного по станции.

Часы на вокзалах предназначены пассажирам, предоставляя им возможность планировать свое время, исключая опоздания на поезд.

Единство показаний часов во всех местах помогает координировать действия всех служб, обеспечивая бесперебойность перевозочного процесса, соблюдение временных норм на технологические, пассажирские и грузовые операции, а также прием, отправление поездов в соответствии с графиком движения поездов.

Согласно пункту 36 ПТЭ погрешность устройств отображения времени, с учетом регионального (часового пояса) времени по сравнению с эталонными сигналами синхронизации Российской Федерации допускается ± 5 с.

В соответствии с Положением о порядке установки, ремонта и технического обслуживания настенных и наружных электрических часов ОАО «РЖД», утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 26 августа 2011 г. № 1872р, техническое обслуживание, ремонт настенных и наружных электрических часов может проводиться следующими организациями:

- региональными центрами связи - при наличии технической базы и обученного персонала;
- специальными структурными подразделениями железных дорог;
- сторонними специализированными организациями по договорам аутсорсинга.

Цитата ИДП:

«7. Движение поездов производится с разграничением их отдельными пунктами.

Железнодорожные станции, разъезды, обгонные пункты и путевые посты, проходные светофоры автоматической блокировки, а также границы блок-участков при автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов являются отдельными пунктами.

8. Основными системами интервального регулирования движения поездов являются автоматическая блокировка, автоматическая локомотивная сигнализация, применяемая как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, и полуавтоматическая блокировка.»

Комментарии к пп. 7, 8 ИДП:

-Принцип движения поездов с разграничением отдельными пунктами являются основополагающим фактором, обеспечивающим безопасный пропуск поездов и регулирующим их движение. Помимо этого, отдельные пункты предназначены для увеличения пропускной способности участка.

Автоматическая блокировка, автоматическая локомотивная сигнализация, применяемая как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов и полуавтоматическая блокировка являются наиболее распространенными на сети железных дорог ОАО «РЖД» и обеспечивающими безопасность движения системами интервального регулирования движения поездов.

Устройства автоматической и полуавтоматической блокировки, автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, не допускают открытия выходного или проходного светофора до освобождения подвижным составом ограждаемого ими блок-участка (межстанционного или межпостового перегона).

После открытия на станции выходного светофора исключается возможность открытия соседней станцией выходных светофоров для отправления поездов на этот же путь перегона в противоположном направлении.

При полуавтоматической блокировке межстанционный перегон на блок-участки, как правило, не делится, рельсовыми цепями не оборудуется, только ограждается выходными и входными светофорами примыкающих к нему станций. На таком перегоне (пути перегона) может находиться только один поезд. Однако, для увеличения пропускной способности на перегонах могут устраиваться путевые посты, которые будут являться отдельными пунктами. При их организации на перегоне уже смогут находиться уже два поезда одновременно. Схемы перегонов, оборудованных полуавтоматической блокировкой, приведены на рисунке 5.2.

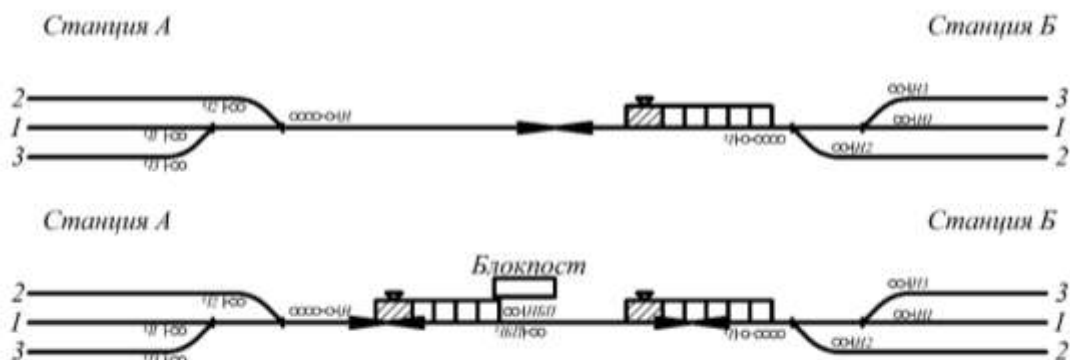


Рисунок 5.2 – Перегон с полуавтоматической блокировкой

При автоматической блокировке перегон между станциями делится на блок-участки, на границах которых устанавливают проходные светофоры (они будут являться раздельными пунктами), работающие в автоматическом режиме. Каждый блок-участок оборудуется электрической рельсовой цепью. На перегоне может быть несколько поездов. Схемы перегонов, оборудованных автоматической блокировкой, приведены на рисунке 5.3.

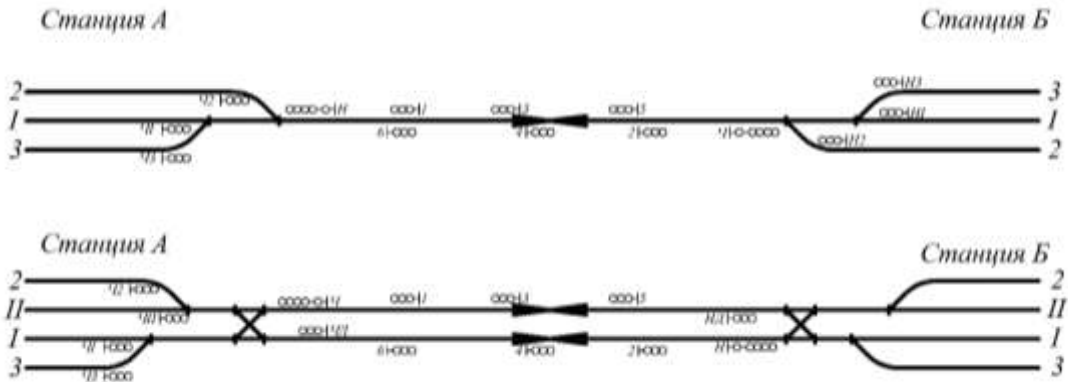
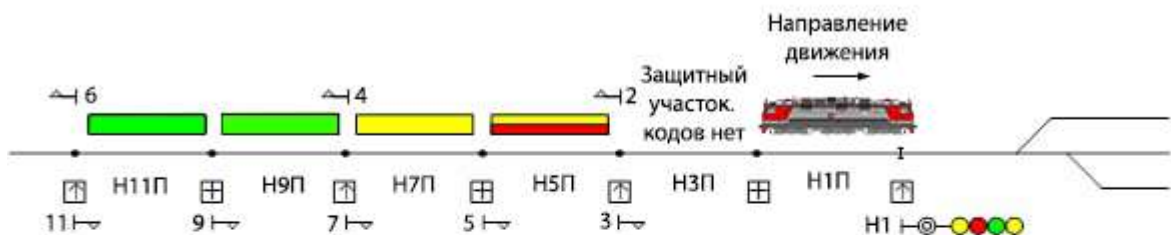


Рисунок 5.3 – Перегон с автоматической блокировкой

Особенностью автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, является движение поездов на перегоне в обоих направлениях по сигналам локомотивных светофоров и отсутствие напольных проходных светофоров. Блок-участки могут быть с фиксированными или подвижными границами. На перегоне может быть несколько поездов. Схемы перегонов, оборудованных АЛСО, приведены на рисунке 5.4.

Перегон, оборудованный системой АЛСО с фиксированными границами блок-участков



Перегон, оборудованный системой АЛСО с подвижными границами блок-участков

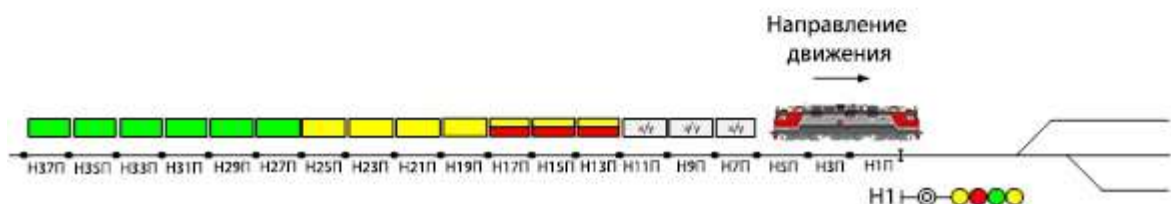


Рисунок 5.4 – Перегон, оборудованный системой АЛСО

Цитата ИДП:

«9. Границами железнодорожной станции являются:

на однопутных участках – входные светофоры;

на двухпутных участках по каждому в отдельности главному железнодорожному пути с одной стороны – входной светофор, а с другой – сигнальный знак «Граница станции».

На двухпутных участках, оборудованных двусторонней автоматической блокировкой, а также где установлены входные светофоры для приема поездов с неправильного железнодорожного пути перегона, границей железнодорожной станции по каждому в отдельности главному железнодорожному пути являются входные светофоры.

При совпадении границ двух смежных отдельных пунктов владельца инфраструктуры и владельца железнодорожных путей необщего пользования их границами является входной светофор или сигнальный знак «Граница станции», установленный в створе с входным или маневровым светофором.

Железнодорожный путь необщего пользования имеет границу с железнодорожными путями общего пользования. Граница железнодорожного пути необщего пользования отмечается знаком «Граница железнодорожного подъездного пути». Место установки такого знака определяется владельцем инфраструктуры, к которой примыкает железнодорожный путь необщего пользования, по согласованию с владельцем этого пути.»

Комментарии к п. 9 ИДП:

На рисунке 5.5 графически приведены случаи, рассмотренные в пункте 9:

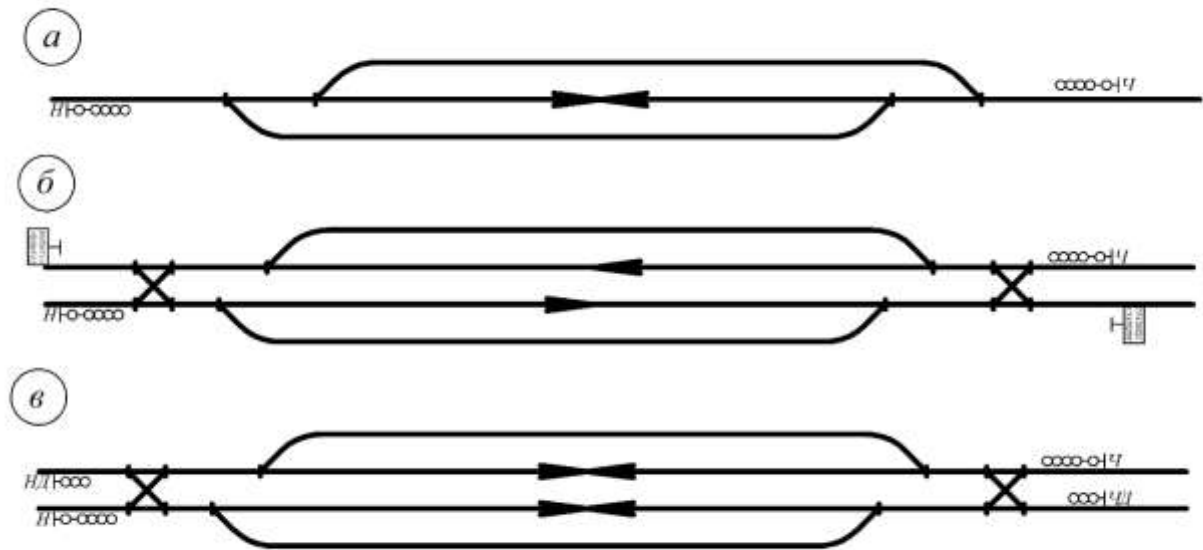


Рисунок 5.5 – Границы станции: а – границы станции на однопутном участке (входные светофоры); б – на двухпутном участке при отсутствии входного сигнала для приема поездов по неправильному пути (входной светофор и сигнальный знак «Граница станции»); в – на двухпутных участках, оборудованных двусторонней автоматической блокировкой, а также где установлены входные светофоры для приема поездов с неправильного железнодорожного пути перегона (входные светофоры)

Входные светофоры для приема поездов, следующих по неправильному пути, при невозможности обеспечения габарита в междупутье допускается устанавливать с левой стороны по направлению движения.

Цитата ИДП:

«10. Железнодорожные пути общего и необщего пользования делятся на главные на перегонах и станционные (в том числе главные на железнодорожных станциях).

Организация движения поездов и маневровой работы в границах железнодорожной станции осуществляется начальником железнодорожной станции, за исключением железнодорожных путей, переданных в ведение подразделений и организаций владельца инфраструктуры, а также путей, пользование которыми осуществляется иными физическими лицами, юридическими лицами.»

Комментарии к п. 10 ИДП:

Порядок использования станционных железнодорожных путей

в соответствии с их назначением устанавливается технико-распорядительным актом железнодорожной станции (далее – ТРА станции).

Порядок использования станционных железнодорожных путей общего пользования, переданных в ведение подразделений и организаций владельца инфраструктуры, в соответствии с их назначением, устанавливается Инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на пути, переданном в ведение подразделения ОАО «РЖД», разрабатываемой в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 23 декабря 2013 г. № 2859р.

ТРА станции составляется на каждой станции, разъезде, обгонном пункте и посту. В ТРА станции содержатся общие сведения о станции, станционных железнодорожных путях, стрелочных переводах, прилегающих к станции перегонах, примыкающих к станционным железнодорожным путям путей необщего пользования, сортировочных, грузовых, пассажирских устройств, а также особенности приема, отправления поездов и маневровой работы с учетом наличия технических устройств на станции.

Цитата ИДП:

«11. На железнодорожных станциях каждому железнодорожному пути, стрелочному переводу, станционному посту централизации и стрелочному посту, а на перегонах – каждому главному железнодорожному пути присваивается номер.

Не допускается присваивать одинаковые номера железнодорожным путям, стрелочным переводам и постам в пределах одной железнодорожной станции.

На железнодорожных станциях, имеющих отдельные парки, не допускается присваивать одинаковые номера железнодорожным путям в пределах одного парка.»

Комментарии к п. 11 ИДП:

Нумерацию путей, стрелочных переводов, светофоров на железнодорожной станции можно сравнить с системой координат.

В процессе организации движения и маневровой работы при передаче команды машинисту локомотива (ССПС) однозначное восприятие команды на движение или плана маневровой работы является залогом безопасности движения. Наличие в одном парке железнодорожной станции путей с одинаковыми номерами может привести к восприятию машинистом команды на начало движения, адресованной другому поезду (локомотиву, ССПС), и как следствие – к движению по неготовому маршруту.

В условиях нарушения нормальной работы устройств железнодорожной

автоматики и телемеханики дежурному по железнодорожной станции необходимо оповестить работников подразделения пути о неисправности пути или стрелочного перевода. При наличии на станции стрелочных переводов с одинаковыми номерами увеличится время на поиск неисправности, что может привести к нарушению графика движения и задержкам поездов. Пример правильной и неправильной нумерации путей приведен на рисунке 5.6.

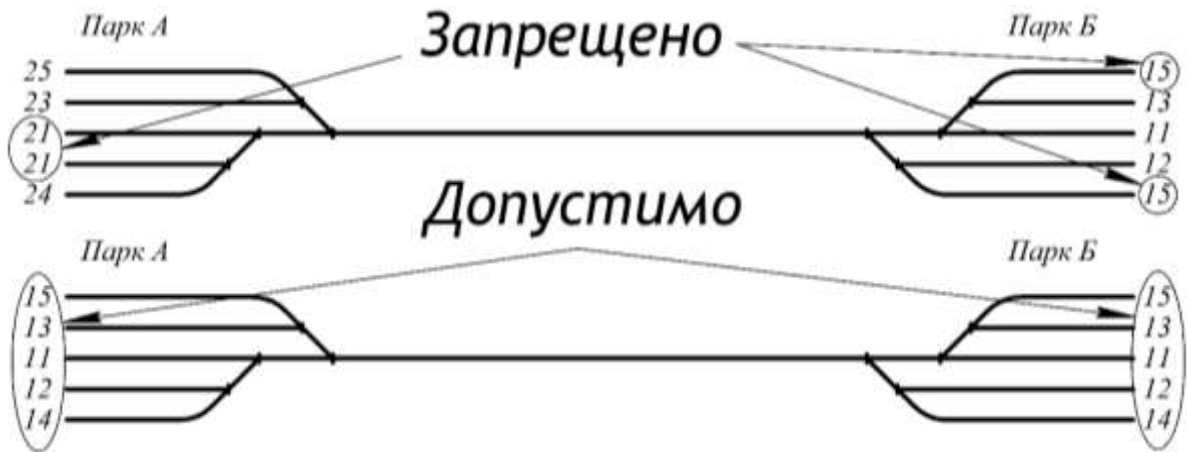


Рисунок 5.6 – Примеры допустимой нумерации путей в парках и недопустимой

Цитата ИДП:

«12. Порядок использования технических средств железнодорожной станции, разъезда, обгонного пункта, а также порядок использования станционных железнодорожных путей устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 21 к Инструкции.

Порядок использования технических средств, при отсутствии у владельца железнодорожного пути необщего пользования железнодорожных станций, устанавливается локальным нормативным актом владельца железнодорожного пути необщего пользования, который согласовывается с владельцем инфраструктуры, к которой примыкает этот путь.»

Комментарии к п. 12 ИДП:

Основной локальный нормативный акт, устанавливающий порядок использования технических средств железнодорожной станции, разъезда, обгонного пункта, а также порядок использования станционных железнодорожных путей общего пользования – ТРА станции. Ни один работник, связанный с движением поездов и маневровой работой на станции (дежурный по станции (поста централизации), станционный или маневровый

диспетчер, дежурный по парку, дежурный стрелочного поста, сигналист, составитель поездов, регулировщик скорости движения вагонов, машинист локомотива, осмотрщик вагонов и другие работники, на которых распространяются требования, установленные в ТРА железнодорожной станции, не может быть допущен к исполнению своих обязанностей без ознакомления с ТРА.

При отсутствии железнодорожных станций владелец пути необщего пользования разрабатывает инструкцию о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования в соответствии с Правилами эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования», утвержденными приказом МПС России от 18 июня 2003 г. № 26. В ОАО «РЖД» порядок разработки указанной инструкции регламентирован Порядком разработки, согласования и утверждения в ОАО «РЖД» инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования, а также железнодорожном пути, находящемся в ведении функционального филиала или структурного подразделения ОАО «РЖД», утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 23 декабря 2013 г. № 2859р.

Цитата ИДП:

«13. К локальному нормативному акту владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 21 к Инструкции, прилагаются схематический и масштабный планы железнодорожной станции, инструкция о порядке пользования устройствами железнодорожной автоматики и телемеханики с таблицей зависимости положения стрелок и сигнальных показаний светофоров в маршрутах (при их наличии) и в зависимости от местных условий, инструкции, предусмотренные Инструкцией.»

Комментарии к п. 13 ИДП:

ТРА станции, схематический и масштабный планы станции в ОАО «РЖД» составляются в автоматизированной системе в соответствии с Положением о разработке, согласовании и утверждении технико-распорядительных актов станций и приложений к ним в ОАО «РЖД», утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 13 апреля 2017 г. № 711р.

Составление схематических и масштабных планов станции осуществляется с помощью специализированных графических редакторов. Масштабный план станции составляется на основании инструментальной проверки плана железнодорожного пути в соответствии с Методическими

указаниями по составлению масштабных планов железнодорожных станций, утвержденными распоряжением ОАО «РЖД» от 17 декабря 2008 г. № 54/27.

Инструкция о порядке пользования устройствами СЦБ является приложением к ТРА станции и должна содержать общие сведения о действующих устройствах СЦБ на станции и прилегающих перегонах, определять порядок и последовательность действий работников, связанных с использованием устройствами СЦБ на железнодорожной станции (согласно Методическим указаниям по составлению инструкции о порядке пользования устройствами СЦБ на железнодорожной станции, утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 12 сентября 2016 г. № 1864/р).

Цитата ИДП:

«14. На железнодорожных станциях, где не предусмотрены в штате работники хозяйства перевозок, операции по приему и отправлению поездов, производству маневров, обслуживанию пассажиров, приему и выдаче грузов, выполняются работниками, уполномоченными владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 14 ИДП:

Возложение обязанностей по приему и отправлению поездов, производству маневров, обслуживанию пассажиров, приему и выдаче грузов, устанавливается в соответствии с Порядком совмещения профессий (должностей) в филиалах ОАО «РЖД», утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 13 сентября 2016 г. № 1882р.

Перечень станций, на которых устанавливается совмещение должностей утверждается приказом начальника железной дороги в соответствии с Перечнем документов, обеспечивающих выполнение требований приложения № 2 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации Инструкция по организации движения поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации, утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 9 июня 2012 г. № 1158р (далее – распоряжение ОАО «РЖД» от 9 июня 2012 г. № 1158р).

Для определения возможности и технологической и экономической целесообразности совмещения профессий (должностей) в границах железной дороги образуется рабочая группа под председательством первого заместителя начальника железной дороги, которая выполняет следующие функции:

- 1) разрабатывает сводную программу совмещения профессий (должностей) в филиалах ОАО «РЖД»;
- 2) определяет конкретные направления совмещения профессий (должностей);

- 3) рассматривает ход реализации сводной программы;
- 4) рассматривает вопросы разработки и внесения изменений в соответствующие регламенты взаимодействия и технологические процессы, инструкции по охране труда, порядок проведения специальной оценки условий труда и иные документы, определяющие порядок взаимодействия, организации и учета работ, выполняемых по совмещаемым профессиям (должностям);
- 5) проводит оценку технологической и экономической целесообразности совмещения профессий (должностей) и рассматривает вопросы загрузки рабочих мест, соблюдения требований безопасности движения поездов и охраны труда, обучения работников совмещаемым профессиям, согласования передачи средств бюджетов затрат между филиалами и другие вопросы;
- 6) рассматривает спорные вопросы, возникающие между региональными дирекциями на этапах разработки, утверждения и реализации сводной программы, и принимает окончательные решения по ним;
- 7) рассматривает предложения по расширению перечня профессий и должностей для совмещения в филиалах ОАО «РЖД».

В качестве примеров профессий по совмещаемым должностям можно привести:

- осмотрщик вагонов (всех наименований) на малодеятельных участках – приемщик поездов, сигналист (на железнодорожных станциях), приемосдатчик груза и багажа, составитель поездов;
- составитель поездов – осмотрщик вагонов (опробование автотормозов), кондуктор грузовых поездов, дежурный стрелочного поста;
- дежурный по железнодорожной станции на малодеятельных участках – агент системы фирменного транспортного обслуживания (СФТО), оператор станционного технологического центра обработки информации и поездных документов, осмотрщик вагонов (опробование автотормозов), сигналист (на железнодорожных станциях), приемосдатчик груза и багажа, агент по розыску грузов и багажа, агент по передаче грузов на пограничной станции (пункте);
- помощник машиниста тепловоза, электровоза – составитель поездов, кондуктор грузовых поездов, приемосдатчик груза и багажа, осмотрщик вагонов (всех наименований), дежурный стрелочного поста, сигналист (на железнодорожных станциях).

Цитата ИДП:

«15. Стрелки, расположенные на главных и приемоотправочных железнодорожных путях, а также охранные стрелки должны находиться в нормальном положении.

Нормальным положением для стрелок, расположенных на главных железнодорожных путях, кроме стрелок, включенных в электрическую централизацию, является:

1) направление с каждого конца железнодорожной станции на разные железнодорожные пути – для входных стрелок на главных железнодорожных путях железнодорожных станций однопутных линий;

2) направление по соответствующим главным железнодорожным путям – для входных стрелок на главных железнодорожных путях железнодорожных станций двухпутных линий;

3) направление по соответствующим главным железнодорожным путям – для всех остальных стрелок на главных железнодорожных путях перегонов и железнодорожных станций, за исключением стрелок, ведущих в предохранительные и улавливающие тупики.

Для охранных и сбрасывающих стрелок, в том числе включенных в электрическую централизацию, нормальным положением является:

1) направление в предохранительные и улавливающие тупики – для охранных стрелок;

2) направление на сброс – для сбрасывающих стрелок.

На железнодорожных станциях, где обслуживание двух стрелочных постов осуществляется одним дежурным стрелочного поста, порядок установки стрелок в нормальное положение устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Нормальное положение стрелок указывается знаком «плюс» в таблицах зависимости положения стрелок и сигнальных показаний светофоров в маршрутах, утверждаемых локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) в соответствии с пунктом 84 Правил. Для железнодорожных станций с нецентрализованными стрелками, не включенными в зависимость с сигналами и маршрутами, нормальное их положение указывается в технико-распорядительном акте железнодорожной станции.

Нормальное положение нецентрализованных стрелок, не включенных в зависимость с сигналами и маршрутами, ведущих на станционные железнодорожные пути, выделенные для стоянки восстановительных и пожарных поездов, вагонов с опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами) (далее – опасные грузы класса 1 (ВМ)) устанавливается

начальником железнодорожной станции и указывается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции.

Установленное нормальное положение обозначается на станинах стрелок и на кожухах приводов стрелок электрической централизации.

Стрелки из нормального положения переводятся в другое положение при:

1) приготовлении маршрутов для приема, отправления поездов и маневровой работе;

2) занятии железнодорожных путей железнодорожным подвижным составом;

3) необходимости ограждения мест препятствий и производства работ на станционных железнодорожных путях;

4) очистке, проверке и ремонте стрелок.

На железнодорожных станциях с электрической централизацией установка стрелок в нормальное положение необязательна, за исключением стрелок, ведущих в предохранительные, улавливающие тупики, сбрасывающих стрелок, оборудованных устройствами автоматического возврата, которые устанавливаются в нормальное положение автоматически, а при отсутствии устройств автоматического возврата или их неисправности – дежурным по железнодорожной станции, а на участках с диспетчерской централизацией – диспетчером поездным.

Ручные нецентрализованные охранные стрелки, а также ручные нецентрализованные сбрасывающие острия и сбрасывающие стрелки в нормальном положении запираются на контрольный замок, сбрасывающие башмаки – на навесной замок. Ключи от контрольных и навесных замков хранятся у уполномоченного работника владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 15 ИДП:

Нормальное положение стрелочных переводов на железнодорожных станциях указывается в ТРА станции, а также указывается на аппарате управления дежурного по станции с помощью черточек, которые обозначают их нормальное положение (рисунок 5.7).

Нормальное положение стрелок примыкания путей необщего пользования исключают выход подвижного состава на станционные пути. Поскольку охранные стрелки обеспечивают безопасность движения – возврат их в нормальное положение после перевода является обязательным. Пример, нормального положения стрелочных переводов (входных (1), расположенных на главных путях двухпутных линий (2) и стрелок, ведущих в предохранительные или улавливающие тупики, приведена (3) на рисунке 5.7.

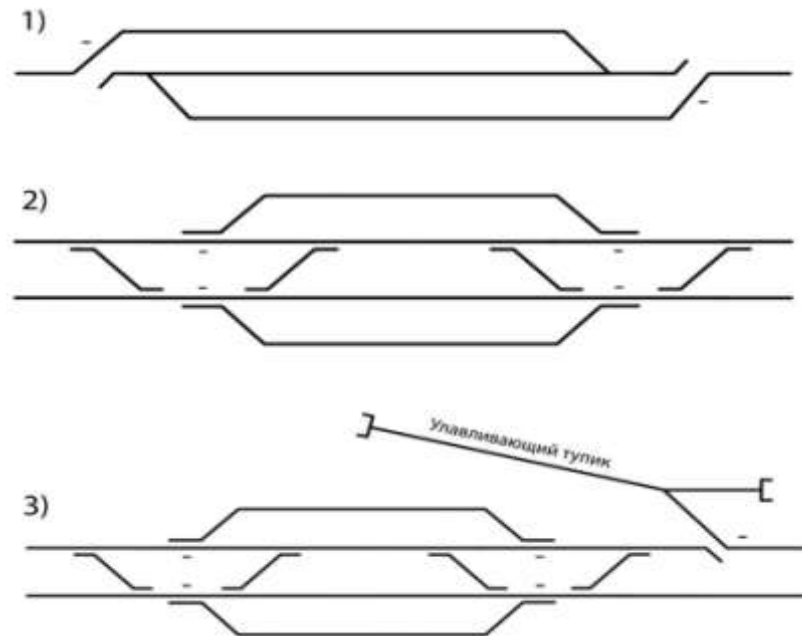


Рисунок 5.7 – Примеры нормального положения стрелочных переводов

На железнодорожных станциях, где обслуживание двух стрелочных постов осуществляется одним дежурным стрелочного поста, порядок установки стрелок в нормальное положение устанавливается в соответствии с приказом начальника региональной дирекции управления движением ОАО «РЖД» в соответствии с Перечнем уполномоченных работников, в функциональные обязанности которых входит утверждение документов, обеспечивающих выполнение Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации в части организации движения поездов, утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 1 июня 2011 г. №1200р (далее – распоряжение ОАО «РЖД» от 1 июня 2011 г. №1200р).

Пример обозначения на станинах стрелок и на кожухах приводов стрелок электрической централизации приведен на рисунке 5.8.



Рисунок 5.8 – Обозначение нормального положения стрелочного перевода на кожухе электропривода

Таблица взаимозависимости стрелок, сигналов и маршрутов предназначается для станций, оборудуемых электрической централизацией (ЭЦ) с секционированием поездных и маневровых маршрутов. Она содержит:

1. Основные положения по взаимоисключениям маршрутов и замыканию стрелок. Основными положениями определены общие – постоянно имеющие место-враждебности маршрутов, которые выполняются типовым построением электрических схем в блоках и частные-особые случаи враждебности маршрутов, вызванные особенностями станции или ее района. Выполнение такой враждебности должно осуществляться специальными построениями;
2. Таблицу основных поездных маршрутов с указанием всех контролируемых стрелок, входящих в маршрут;
3. Таблицы вариантов поездных маршрутов и маневровых маршрутов с указанием стрелок, определяющих направление маршрута;
4. Таблицу вариантов местного управления стрелками с указанием:
 - стрелок, переводимых с контролем или без контроля свободы стрелочных изолированных участков;
 - стрелок, определяющих направление вытяжки;
 - стрелок, не участвующих, но контролируемых в местном управлении;
 - негабаритных изолированных участков.
5. В таблицу вариантов местного управления записываются также немаршрутизированные маневровые передвижения, осуществляемые

с проездом централизованных стрелок при постоянно открытых маневровых светофорах;

6. Таблицу негабаритных изолированных участков и стрелок, не участвующих, но контролируемых в маршрутах;

7. Таблицу взаимозависимости показаний светофоров;

8. Перечень маршрутов, исключенных из централизованного управления.

Цитата ИДП:

«16. Стрелочный перевод, уложенный на перегоне, приписывается к одной из железнодорожных станций, ограничивающих перегон, или к стрелочному посту, размещенному у места ответвления.

Порядок технического обслуживания, освещения, охраны стрелочных переводов, а также хранения ключей от контрольных замков стрелок устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 16 ИДП:

Приписанный к отдельному (станции) пункту стрелочный перевод на перегоне указывается в ТРА станции. Если он централизован, то показания проходного светофора, расположенного перед постом, увязывают с положением стрелки. Если стрелка установлена не по направлению главного пути, светофор имеет запрещающее показание. При полуавтоблокировке, как правило, устраивают путевой пост для непосредственного управления стрелками и сигналами.

Нецентрализованный стрелочный перевод, расположенный на перегоне, должен быть оборудован стрелочным контрольным замком, запирающим стрелку по главному пути. Ключ от стрелочного контрольного замка находится в аппарате управления и имеет с ним механическую или электрическую зависимость. Если ключ находится в аппарате, то это свидетельствует о том, что стрелка установлена по главному пути и заперта. При отсутствии ключа от контрольного замка в аппарате управления невозможно открыть выходной светофор для отправления поезда на перегон, на котором находится стрелка.

Порядок технического обслуживания, освещения, охраны стрелочных переводов, а также хранения ключей от контрольных замков стрелок указан в ТРА станции, в соответствии с Порядком разработки, согласования и утверждения технико-распорядительных актов станций и приложений к ним в ОАО «РЖД», утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 13 апреля 2017 г. № 711р.

Цитата ИДП:

«17. Каждый пост управления стрелками и светофорами находится в ведении работника, являющегося ответственным за управление стрелками и светофорами и за безопасность движения подвижного состава:

- 1) дежурного по железнодорожной станции;
- 2) дежурного станционного поста централизации (оператора поста централизации);
- 3) дежурного стрелочного поста;
- 4) дежурного по сортировочной горке (оператора сортировочной горки).

Разрешается на железнодорожных станциях обслуживание двух и более стрелочных постов одним дежурным стрелочного поста, а отдельных стрелок и постов – дежурным по железнодорожной станции. Перечень таких железнодорожных станций определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

На участках с диспетчерской централизацией ответственным за управление стрелками и светофорами железнодорожных станций, находящихся на диспетчерском управлении является диспетчер поездной.»

Комментарии к п. 17 ИДП:

Стрелочный пост - один или несколько стрелочных переводов нецентрализованного управления, обслуживаемых одним дежурным стрелочного поста (рисунок 5.9).



Рисунок 5.9 – Здание стрелочного поста

Число стрелок, включаемых в стрелочный пост, зависит от интенсивности движения поездов и маневровых передвижений, частоты перевода стрелок при этих передвижениях, удаленности их друг от друга. Как правило, в один стрелочный пост входят от четырех до десяти стрелок.

Станционный пост централизации – пост на железнодорожной станции, в котором сосредоточено управление группой централизованных стрелок и сигналов.

Количество таких постов на станции зависит от системы устройств электрической централизации на станции, путевого развития, системы управления движением и маневровой работой. На станциях с несколькими парками, может быть, несколько станционных постов централизации.

Для исключения несогласованности действий и обеспечения безопасности движения каждый пост находится в распоряжении одного работника, определенного ТРА станции, осуществляющего перевод стрелок, установку маршрутов для приема, отправления поездов и маневровых передвижений. Вмешательство в его работу недопустимо.

Исходя из загрузки районов, загрузки самого дежурного стрелочного поста ему может быть увеличена зона обслуживания. Если при этом стрелочные посты, обслуживаемые одним дежурным стрелочного поста, могут располагаться в разных горловинах станции. В этом случае последовательность приготовления маршрутов приема и отправления поездов устанавливается в ТРА станции.

Когда одна или несколько нецентрализованных стрелок расположены вблизи от помещения поста дежурного по станции, их обслуживание можно возложить на дежурного по станции.

Перечень железнодорожных станциях, где обслуживание двух и более стрелочных постов выполняется одним дежурным стрелочного поста, а отдельных стрелок и постов – дежурным по железнодорожной станции утверждается приказом начальника региональной дирекции управления движением ОАО «РЖД» в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 1 июня 2011 г. №1200р.

Цитата ИДП:

18. Для контроля за работой дежурных стрелочных постов на железнодорожных станциях в зависимости от путевого развития, характера и объема маневровой работы назначаются старшие дежурные стрелочного поста.

Необходимость назначения старших дежурных стрелочного поста для обслуживания поста или одновременно для обслуживания поста и контроля за работой дежурных стрелочных постов, расположенных в стрелочном районе, а

также необходимость назначения операторов поста централизации определяется владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

Комментарии к п. 18 ИДП:

Дежурный по станции передает все указания, касающиеся приема, отправления поездов, старшему дежурному стрелочного поста, который передает их исполнителям – дежурным стрелочных постов.

На промежуточных станциях при небольшом количестве стрелок старший дежурный стрелочного поста выполняет обязанности дежурного стрелочного поста (переводит стрелки и докладывает дежурному по станции о готовности маршрута).

Назначение оператора поста централизации на исполнительные посты вызывается необходимостью освободить дежурного по станции от перевода стрелок и открытия светофоров на станциях с большим объемом работы. Оператор поста централизации переводит стрелки и управляет светофорами по указанию дежурного по станции.

Необходимость назначения старших дежурных стрелочного поста для обслуживания поста или одновременно для обслуживания поста и контроля за работой дежурных стрелочных постов, расположенных в стрелочном районе, а также необходимость назначения операторов поста централизации определяется в соответствии со штатным расписанием.

Цитата ИДП:

19. На железнодорожных станциях, расположенных на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, в том числе автоматизированной системой управления движением поездов и устройствами автоматического управления маршрутами, допуск к выполнению работ по ремонту на стрелочном переводе, осуществляется в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожного пути необщего пользования).

Комментарии к п. 19 ИДП:

ГОСТ 33896-2016 Системы диспетчерской централизации и диспетчерского контроля движения поездов. Требования безопасности и методы контроля устанавливает функции и условия безопасного функционирования систем диспетчерской централизации (ДЦ) и диспетчерского контроля движения поездов, значения параметров, обеспечивающих их безопасность, критерии опасных отказов, а также

требования к аппаратно-программным средствам диспетчерской централизации и диспетчерского контроля.

Системы диспетчерской централизации и диспетчерского контроля должны обеспечивать выполнение следующих функций телесигнализации:

а) сбор и отображение для поездного диспетчера в реальном времени данных о состоянии всех объектов, контролируемых системами электрической централизации стрелок и светофоров (ЭЦ) и автоматической блокировкой участка железнодорожной линии;

б) автоматизированная передача информации операторам вышестоящего и смежного уровней управления движением железнодорожных поездов с обеспечением требований информационной безопасности;

в) фиксация и выдача актуальной информации по нахождению железнодорожного подвижного состава на объектах путевого развития;

г) информационное взаимодействие с локомотивными устройствами безопасности по радиоканалу (при установке необходимого оборудования связи на диспетчерском участке и локомотивах);

д) автоматическое ведение графика исполненного движения поездов и приложения к нему;

е) расчет ожидаемого времени проследования поездов по станциям участка железнодорожной линии;

ж) выявление возможных конфликтных ситуаций в организации движения поездов;

и) расчет и корректировка прогнозного графика движения поездов;

к) формирование диспетчерских приказов и предупреждений;

л) ведение диспетчерского журнала;

м) протоколирование эксплуатационных событий с возможностью воспроизведения архивированных данных;

н) логический анализ эксплуатационных событий и действий персонала;

п) мониторинг состояния технических средств диспетчерской централизации (ДЦ) и передача информации в систему диагностики и мониторинга железнодорожной автоматики и телемеханики (ЖАТ) железнодорожного участка;

р) автоматизированный учет показателей движения поездов и производимых работ;

с) контроль выполнения технологических этапов перевозочного процесса на участке железнодорожной линии;

т) слежение за перемещениями подвижных средств и организация динамических моделей поездного, локомотивного, вагонного положений на участке железнодорожной линии;

у) формирование и выдача сведений о поезде;
ф) формирование и выдача сведений о локомотиве;
х) формирование и выдача сведений о вагонах;
ц) формирование нормативно-справочной информации и запросов в смежные системы;

ч) продвижение по участку номера поезда после ввода в систему с пульта поездного диспетчера, со средств идентификации или трансляции со смежного участка;

ш) фиксация изменений в состоянии контролируемых объектов и формирование соответствующих сообщений;

щ) контроль единого времени и актуальности используемой информации.

Для обеспечения непрерывности перевозочного процесса при возникновении некоторых неисправностей в устройствах ЖАТ должен использоваться вспомогательный режим управления объектами путем передачи ответственных команд телеуправления (ТУ). Ответственная команда ТУ предполагает управляющее воздействие на объект ЖАТ с исключением схемной проверки отдельных блокировочных зависимостей, обеспечивающих безопасность движения поездов.

Использование вспомогательного режима допустимо только после проверки на месте работником службы перевозок или другим уполномоченным лицом фактического состояния соответствующего неисправного объекта ЖАТ (железнодорожного стрелочного перевода, изолированного участка, станционных железнодорожных путей, железнодорожного перегона, переезда, поезда и т.д.). Передача ТУ во вспомогательном режиме должна быть санкционирована ответственным лицом, назначенным руководителем единой диспетчерской смены дорожного центра управления перевозками. При этом ответственное лицо должно убедиться, что поездной диспетчер располагает достаточной информацией для безопасного применения вспомогательного режима.

Выполнение работ в пределах станции должно быть согласовано с дежурным по станции с указанием точного времени начала и окончания работ, характера работ, района станции, номеров стрелочных переводов с записью в журнале ДУ-46 о необходимости оповещения работников по громкоговорящей связи или другим имеющимся видам связи о движении поездов и маневровых передвижениях в районе производства работ.

На участках с диспетчерской централизацией выполнение работ осуществляется с разрешения поездного диспетчера. Допуск по выполнению работ на стрелочных переводах осуществляется в соответствии с Правилами по охране труда при техническом обслуживании и ремонте устройств

сигнализации, централизации и блокировки в ОАО «РЖД» (ПОТ РЖД-4100612-ЦШ-074-2015), утвержденных распоряжением ОАО «РЖД» от 26 ноября 2015 г. № 2765р.

Цитата ИДП:

«20. Стрелочные переводы на станционных железнодорожных путях находятся в оперативном управлении начальника железнодорожной станции.

Стрелочные переводы на железнодорожных путях, переданных в ведение подразделений владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования находятся в управлении начальников соответствующих подразделений владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 20 ИДП:

Исправное состояние стрелочных переводов — это одна из основ, необходимых для организации движения. Руководитель подразделения, в оперативном управлении которого находятся стрелочные переводы, обязаны периодически проверять их техническое состояние.

Помимо этого, необходимо обеспечить регулярное и своевременное обслуживание всех стрелочных переводов, очистку от снега, а также замену элементов, срок службы которых истек, либо их неисправных частей. Лица, ответственные за исправное состояние стрелочных переводов, должны знать, где находятся замки и ключи для запираания стрелочных переводов, а также место хранения курбеля, чтобы в случае неисправности стрелки, входящей в электрическую централизацию, осуществить ее перевод.

Распределение ответственности между работниками станции за управление стрелочными переводами устанавливается в ТРА станции в соответствии с ИДП.

Стрелочные переводы на станционных железнодорожных путях общего пользования, переданных в ведение подразделений и организаций владельца инфраструктуры для выполнения погрузочно-выгрузочных операций, находятся в оперативном управлении начальника железнодорожной станции.

Текущее содержание железнодорожных путей, переданных в ведение подразделений ОАО «РЖД», а также стрелочных переводов, ведущих на пути, переданные в ведение, производится силами балансодержателя в соответствии с Порядком организации содержания путей и стрелочных переводов, переданных в ведение подразделений ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 3 декабря 2018 г. № 2553р.

Цитата ИДП:

«21. Железнодорожный подвижной состав на станционных железнодорожных путях, а также на железнодорожных путях необщего пользования должен устанавливаться в пределах длины железнодорожного пути (далее – полезная длина), которая ограничена:

1) с одной стороны выходным (маршрутным, маневровым) светофором, с другой – изолирующим стыком путевого участка рельсовой цепи – при наличии светофоров и электрической изоляции железнодорожного пути;

2) с одной стороны светофором, с другой – предельным столбиком – при наличии светофоров и отсутствии электрической изоляции железнодорожного пути;

3) предельными столбиками с обеих сторон – при отсутствии светофоров и электрической изоляции железнодорожного пути.»

Комментарии к п. 21 ИДП:

Варианты, указанные в данном пункте, полезных длин путей приведены на рисунке 5.10.

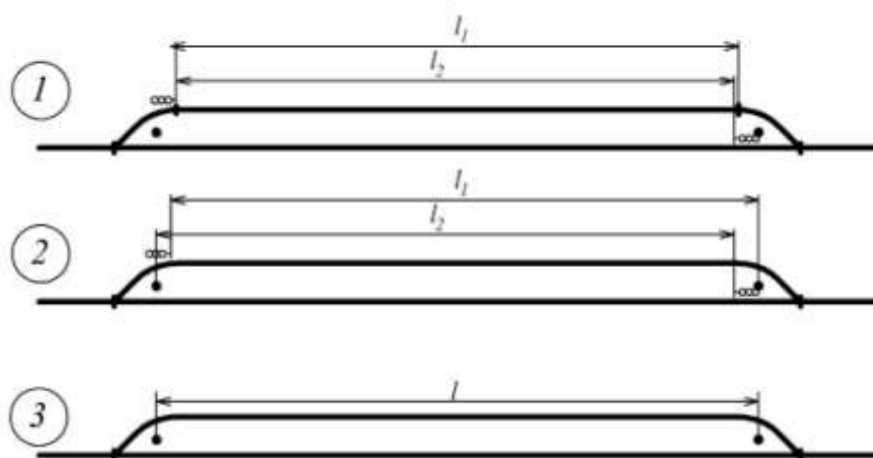


Рисунок 5.10 – Полезные длины путей

Полная длина сквозного пути — это расстояние между стыками рамных рельсов стрелочных переводов, ограничивающих путь, а тупикового пути — расстояние от стыка рамного рельса стрелочного перевода, ограничивающего путь, до упора. Полезная длина — это часть полной длины пути, в пределах которой может находиться подвижной состав при условии обеспечения безопасного передвижения подвижного состава по соседним путям. Это место обозначается предельным столбиком. Правила установки предельных столбиков приведены в п.66 ПТЭ.

На станциях определяется вместимость путей в условных вагонах.

Для главных и приемоотправочных путей она равна полезной длине за вычетом длины локомотива, обращающегося на участке, деленной на 14 м (длина условного вагона). При определении полезной вместимости всех остальных путей длину локомотива не вычитают.

Цитата ИДП:

«22. Поезда должны формироваться в соответствии с Инструкцией, Правилами, графиком движения и планом формирования поездов. Нормы массы и длины грузовых поездов по направлениям и по каждому участку устанавливаются в графике движения и плане формирования поездов и должны соответствовать типу локомотива, профилю железнодорожного пути на участках обращения поездов, а на электрифицированных линиях – условиям технологического электроснабжения.

Поездные формирования, не принадлежащие перевозчику, должны формироваться в соответствии с требованиями Правил и правил перевозок грузов железнодорожным транспортом.

Нормы массы и длины грузовых поездов, обращающихся на железнодорожных путях необщего пользования, в том числе специализированных, устанавливаются локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования на основании тяговых расчетов, исходя из результатов проведенных опытных поездок и технологии обслуживания подразделений железнодорожного транспорта.

Порядок формирования и пропуска грузовых поездов повышенной массы и длины, соединенных грузовых поездов устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Нормы массы и длины пассажирских поездов и порядок размещения вагонов в них указываются в книжках служебного расписания движения пассажирских поездов.

Порядок прицепки к пассажирским поездам вагонов сверх нормы и следования пассажирских длинносоставных поездов на железнодорожных путях общего пользования устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

При постановке в поезд железнодорожного подвижного состава его масса и длина проверяется на соответствие таблицам нормативов графика движения поездов владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования). Порядок использования автоматизированных средств для измерения массы и длины поезда устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей

необщего пользования).»

Комментарии к п. 22 ИДП:

План формирования определяет, какие вагоны могут быть включены в поезда определенного назначения, а также станции, где поезд полностью или частично переформируется.

Нормы массы поезда определяется с помощью тяговых расчетов, основываясь на сериях эксплуатируемых локомотивов, а также на особенностях профиля участка, для которого производятся данные расчеты. Длина поезда определяется на основе полезной длины приемоотправочных путей станций, расположенных на рассматриваемом участке.

Нормы массы и длины грузовых поездов по направлениям и по каждому участку помимо выше приведенных факторов должны также соответствовать полезной длине приемоотправочных путей на технических и промежуточных станциях. Состав может быть сформирован либо по весу (ограничение по тяговым характеристикам локомотива), либо по длине (ограничение по вместимости приемоотправочных путей станций участка следования поезда).

Соединенные поезда (СП) формируются:

– в целях увеличения пропускной способности участка – на многопарковых станциях. В данном случае СП следует на весь участок до станции смены локомотива или локомотивной бригады;

– в целях увеличения пропускной способности перегона при производстве путевых или других работ – на промежуточных станциях или перегонах, определенных вариантным графиком движения поездов. В данном случае СП следует до станции, указанной в диспетчерском расписании, где разъединяется;

– при ликвидации последствий крушений, аварий и стихийных бедствий разрешается пропускать СП с сохранением автономности тормозных магистралей каждого поезда. Пропуск таких поездов на двухпутных участках должен осуществляться по временно однопутному перегону и одному или двум впереди лежащим перегонам без скрещения с пассажирскими поездами.

Порядок формирования и пропуска грузовых поездов повышенной массы и длины, соединенных грузовых поездов в ОАО «РЖД» устанавливается Инструкцией по организации обращения грузовых поездов повышенной массы и длины на железнодорожных путях общего пользования ОАО «РЖД», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 1 сентября 2016 г. № 1799р.

В соответствии с Порядком прицепки к пассажирским поездам, обращающимся на инфраструктуре ОАО «РЖД», вагонов сверх нормы»,

утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 18 июля 2011 г. №1570р включение в составы пассажирских поездов дополнительных вагонов для перевозки пассажиров сверх установленных графиком движения норм длины и веса поезда производится по письменному запросу Перевозчика приказом Департамента пассажирских перевозок ОАО «РЖД».

По мере разработки и введения в эксплуатацию автоматизированных средств для измерения массы и длины поезда со стороны ОАО «РЖД» должен быть разработан локальный нормативный акт на основании эксплуатационной документации производителя.

Цитата ИДП:

«23. Не допускается ставить в поезда:

1) вагоны с неисправностями, угрожающими безопасности движения, указанными в Правилах, а также вагоны, состояние которых не обеспечивает сохранности перевозимых грузов;

2) вагоны, загруженные сверх их грузоподъемности;

3) вагоны, загруженные с нарушением технических условий размещения и крепления грузов;

4) вагоны, имеющие просевшие рессоры, вызывающие перекося кузова или удары рамы и кузова вагона о ходовые части, а также вагоны с неисправностью кровли, создающей опасность отрыва ее листов;

5) вагоны, не имеющие трафарета о производстве установленных видов ремонта, за исключением вагонов, следующих по перевозочным документам как груз на своих осях;

б) вагоны – платформы, транспортеры железнодорожные и полувагоны с негабаритными грузами, если о возможности следования таких вагонов не будет дано указаний порядком, установленным владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования);

7) вагоны – платформы с незакрытыми бортами, за исключением случаев, предусмотренных техническими условиями и правилами перевозок грузов;

8) вагоны грузовые бункерного типа с незакрепленными бункерами, вагоны-цистерны, вагоны-хопперы, зерновозы, вагоны грузовые для перевозки цемента и аналогичный железнодорожный подвижной состав с открытыми крышками загрузочно-выгрузочных верхних и нижних устройств;

9) полувагоны с открытыми дверями и люками или люками, закрытыми на одну закидку запорного механизма;

10) порожние крытые грузовые вагоны с открытыми и не запертыми на дверную закидку дверями;

11) вагоны для перевозки нефтебитума с не очищенными от битума колесными парами по поверхности (кругу) катания;

12) грузовые вагоны с остатками груза на тормозном оборудовании, автосцепном оборудовании колесных пар и элементах тележек вагона.»

Комментарии к п. 23 ИДП:

Осмотр вагонов в техническом состоянии осуществляется работниками вагонного хозяйства. Осмотр вагонов можно производить только после отцепки локомотива и ограждения данного пути. Так исключается любое движение вагонов во время осмотра, которое может повлечь за собой травмирование работника. Дежурный по станции оповещает осмотрщиков вагонов о предъявлении составов к осмотру. Дежурный записывает в книгу ВУ–14 время предъявления к осмотру и путь, на котором находится состав. Он же устанавливает очередность обработки составов, если их в парке два и более. Старший осмотрщик или мастер, получив сообщение о поступлении вагона на осмотр, дает указания о порядке осмотра, ограждения и, если необходимо, ремонта состава бригаде. Руководитель смены вместе с вагонным оператором следит за соблюдением норм времени, положенного на обработку состава, и при необходимости перераспределяет рабочую силу для своевременного выполнения работ. После получения сообщения от осмотрщиков вагонов об окончании осмотра, вагонный мастер или старший осмотрщик извещает дежурного по станции, о готовности состава. После чего расписывается в книге ВУ–14.

Контроль за состоянием вагонов начинается в момент проверки вагона приемосдатчиком после выполнения грузовых операций. Далее при уборке вагонов с грузовых фронтов и добавлением вагона в состав на приемоотправочном пути за его состоянием должен следить составитель поездов. Контрольная проверка осуществляется в момент проведения технического и коммерческого осмотра при подготовке поезда к отправлению. Коммерческий осмотр производят приемосдатчики (приемщики поездов), а технический – работниками вагонного депо (осмотрщики вагонов).

Например, вагоны с неравномерной осадкой рессор не могут быть поставлены в поезд, потому что неравномерная осадка рессор является причиной перекоса кузова вагона, вследствие чего, в особенности при движении, кузов может выйти за пределы габарита и задеть за какое-либо путевое устройство или за подвижной состав, находящийся на соседнем пути; кроме того, при неравномерной осадке рессор перегруженная рессора в пути может сломаться и вызвать аварию поезда. При следовании таких вагонов по

крутым кривым может произойти сход вагонов с рельсов и, наконец, неравномерная нагрузка может быть причиной нагревания букс.

Порядок отправления вагонов–платформ, транспортеров и полувагонов с негабаритными грузами определяется Инструкцией по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах государств - участников СНГ, Латвийской республики, Литовской республики, Эстонской республики, утвержденная на тридцатом заседании Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества 19 октября 2001 г. №ДЧ-1835 с изменениями и дополнениями, принятыми на 44 заседании Совета по железнодорожному транспорту 13 октября 2006 г.

Цитата ИДП:

«24. Допускается прицепка к пассажирским поездам дальнего следования вагонов служебно-технического назначения.

Во всех пассажирских поездах в первом и последнем вагонах крайние торцовые двери запираются, а переходные площадки закрепляются в поднятом положении.»

Комментарии к п. 24 ИДП:

Стоит отметить, что прицепляемые вагоны к пассажирским поездам дальнего следования должны обладать соответствующими динамическими характеристиками и функционировать при заданной скорости для данного поезда дальнего следования.

Запирание торцевых дверей у вагонов на замок позволяет обеспечить личную безопасность едущих в поезде пассажиров. Поскольку, если допустить возможность прохода пассажиров в данные двери, человек может оказаться в межвагонном пространстве между локомотивом и вагоном, что может повлечь за собой падение и гибель пассажира. В случае же открытой двери в последнем вагоне возможно падение в колею или междупутье, что означает получение серьезных травм, а поскольку местоположение поезда может быть абсолютно любым по отношению к населенному пункту, то оказать первую помощь, вероятно, будет некому.

Закрепление же переходных площадок в поднятом положении необходимо для безопасности работы составителей. На рисунке 5.11 приведено изображение поднятой переходной площадки в вагоне пассажирского поезда. Проводник пассажирского вагона обязан проверять техническое состояние переходных площадок перед каждым отправлением вагона в рейс и периодически в пути следования. При любом расцеплении вагонов проводник обязан поднять площадку в верхнее нерабочее положение.



Рисунок 5.11 – Поднятая переходная площадка

Цитата ИДП:

«25. Не допускается ставить в пассажирские и почтово-багажные поезда: вагоны с истекшими и заканчивающимися в пути следования сроками периодического ремонта и (или) единой технической ревизии основных узлов; грузовые вагоны.»

Комментарии к п. 25 ИДП:

Контроль вагонов с истекшими и заканчивающимися в пути следования сроками периодического ремонта и (или) единой технической ревизии основных узлов осуществляют работники пассажирского вагонного депо или вагонного участка расположенного на станции формирования или прицепки вагонов к поезду с помощью автоматизированной системы АСУ ПВ.

Вагоны с истекшими и заканчивающимися в пути следования сроками периодического ремонта и (или) единой технической ревизии основных узлов угрожают безопасности движения. В случае, когда ресурс межремонтного пробега у вагона исчерпан, то нет гарантии его безаварийного передвижения на всем пути следования. Накопленные проблемы за это время могут развиваться в более серьезную проблему в любой момент, поэтому необходимо планово-предупредительное обслуживание.

Грузовые вагоны запрещено ставить в пассажирские и почтово-багажные поезда ввиду разных динамических свойств. Отличающиеся системы торможения на грузовых и пассажирских вагонах могут стать причиной снижения безопасности перевозок. Помимо этого, угрозы продиктованы разной конструкцией вагонов, различными требованиями к автосцепным устройствам. Например, высота оси автосцепки у грузовых вагонов от уровня головки рельсов должна быть 1080 мм, а у пассажирских вагонов – 980 мм. Автосцепка

пассажирских вагонов должна иметь ограничители вертикальных перемещений. Разница по высоте между продольными осями автосцепок в грузовом поезде допускается не более 100 мм, а в пассажирском – не более 70 мм (при скорости движения поезда до 120 км/ч) и не более 50 мм (при скоростях 121-140 км/ч). Грузовые и пассажирские вагоны имеют различные требования к устройствам безопасности (например, наличие датчиков контроля нагрева букс). Также, подобное решение отрицательно скажется на привлекательности пассажирских перевозок.

Цитата ИДП:

«26. Постановка служебно-технических, почтовых и багажных вагонов в состав мотор-вагонного поезда не допускается.

Почтовые и багажные вагоны допускается ставить в состав пассажирского поезда только первыми и (или) последними.

Возможность постановки исторического подвижного состава в поезда и порядок его эксплуатации устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) в соответствии с пунктом 132 Правил.»

Комментарии к п. 26 ИДП:

Включение указанных вагонов в состав мотор-вагонного поезда не допускается ввиду того, что при формировании самого мотор-вагонного состава не рассчитывалось на включение подобных вагонов, что выражается в планируемой силе тяги моторных вагонов, а также в невозможности сборки схемы тяги (ввиду конструктивных особенностей служебно-технических, почтовых и багажных вагонов, что приводит к невозможности соблюдения скоростей следования, установленных для мотор-вагонного поезда).

Формирование почтовых и багажных вагонов первыми или последними в составе пассажирского поезда имеет в своем основании те же причины, что и в п.24, а именно: личная безопасность пассажиров и комфортабельность путешествия.

Включение исторического подвижного состава в поезда и порядок его эксплуатации выбирается исходя из особенностей самого исторического подвижного состава и в соответствии с Руководством по определению возможного срока эксплуатации железнодорожного подвижного состава «исторического» и порядка его допуска на инфраструктуру ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 16 февраля 2022 г № 366/р.

Цитата ИДП:

27. Не допускается ставить в грузопассажирские поезда вагоны с опасными грузами, а также порожние цистерны из-под сжиженных газов. На малоинтенсивных линиях (участках), где обращаются только грузопассажирские поезда, допускается постановка в них вагонов с опасными грузами (за исключением вагонов с опасными грузами класса 1 (ВМ) в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Комментарии к п. 27 ИДП:

Данные меры направлены на обеспечение безопасности людей в этих поездах, поскольку в случае аварии и/или повреждения вагонов с опасными грузами последствия будут в разы сильнее (например, в результате детонирования взрывчатых материалов), что снижает шансы на выживание людей и влечет за собой более серьезные угрозы здоровью.

Перевозка на малодеятельных участках вагонов с опасными грузами класса I (ВМ) должна производиться отдельными локомотивами с постановкой соответствующего прикрытия, установленного Правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом.

Порядок постановки в грузопассажирские поезда, обращающиеся на малоинтенсивных линиях (участках) вагонов с опасными грузами (за исключением вагонов с опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами) утверждается приказом начальника железной дороги в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 9 июня 2012 г. № 1158р.

Цитата ИДП:

28. Формирование грузовых поездов, в том числе поездных формирований, не принадлежащих перевозчику, производится без подборки вагонов по количеству осей и массе.

При формировании грузовых поездов повышенной длины, порожние вагоны должны ставиться в последнюю треть поезда, либо порожние вагоны должны формироваться в одну группу с постановкой в хвостовую часть поезда.

В сборных поездах вагоны подбираются группами по железнодорожным станциям назначения, а сборно-раздаточные вагоны ставятся одной группой.

Вагоны с опасными грузами ставятся в грузовые поезда в соответствии с условиями перевозок, установленными правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом.

Мотор-вагонный подвижной состав при следовании в ремонт или из ремонта ставится в хвост грузового поезда одной группой.

Порядок постановки в поезда и транспортирования специального

железнодорожного подвижного состава определяется локальным нормативным актом владельца железнодорожного подвижного состава и владельца инфраструктуры на основании руководства по эксплуатации железнодорожного подвижного состава.

Комментарии к п.28 ИДП:

На основании Инструкции по организации обращения грузовых поездов повышенной массы и длины на железнодорожных путях общего пользования ОАО «РЖД», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 1 сентября 2016 г. № 1799р начальник железной дороги организует разработку и утверждает местные инструкции по организации вождения поездов повышенной массы и длины (ПМД), а также соединенных поездов (СП).

Транспортирование специального железнодорожного состава (СПС) может осуществляться согласно Инструкции по приведению в транспортное положение, транспортированию и порядку сопровождения специального железнодорожного подвижного состава на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 28 декабря 2020 г № 2927/р с завода - изготовителя к месту приписки, в ремонт и из ремонта, при передаче с одной дороги на другую или до места проведения строительных, путевых работ или до места временной дислокации и обратно. Отправление СПС со станции осуществляется при наличии оформленных перевозочных документов и в сопровождении натурального листа поезда, составленного в соответствии с требованиями Инструкции по составлению натурального листа грузового поезда.

СПС, пересылаемый в недействующем состоянии (вновь построенный, направляемый в ремонт и из ремонта или передаваемый с одной дороги на другую), может транспортироваться отдельным локомотивом, в составе грузового поезда или погруженным на открытый подвижной состав, с соблюдением требований ПТЭ, технических условий, руководства по эксплуатации и других требований, установленных Минтранс России и ОАО «РЖД» по порядку транспортирования и сопровождения СПС.

Правила технической эксплуатации определяют порядок составления поезда исходя из необходимости обеспечения, прежде всего безопасности движения. Они устанавливают порядок расстановки вагонов в составах различных поездов в зависимости от типа сцепления, наличия автоматических и ручных тормозов, рода груза (для некоторых категорий груза), числа осей (для пассажирских и пригородных поездов) и других технических признаков.

Формировать сквозные грузовые поезда с детальной подборкой групп нецелесообразно, поскольку они следуют до технической станции, где в дальнейшем вагоны из этих поездов будут перерабатываться и включаться в

составы новых поездов в соответствии с планом формирования. Переработка таких поездов осуществляется с помощью сортировочных горок, где вагоны под действием силы тяжести скатываются на пути сортировочного парка в соответствии со своим дальнейшим назначением. Поэтому затраты, как временные, так и энергетические, на переработку с помощью горки существенно ниже, чем переработка вагонов маневровыми передвижениями. При формировании групповых, сборных поездов подбор групп играет более важную роль – от грамотного подбора вагонов можно значительно сократить объемы маневровой работы по отцепке, перецепке групп на последующих станциях.

Порядок постановки вагонов с опасными грузами, мотор-вагонного подвижного состава, а также специального подвижного состава продиктованы особенностями данных вагонов при транспортировке и устанавливаются отдельно для каждого типа вагонов и грузов.

Цитата ИДП:

«29. Пассажирские и грузовые вагоны, занятые людьми, кроме служебных и с проводниками (командами), сопровождающими грузы, ставятся в грузовые поезда одной группой с постановкой вагонов прикрытия от железнодорожного подвижного состава: платформ и полувагонов, загруженных лесоматериалами, стальными и железобетонными балками, рельсами, трубами и аналогичными грузами, погруженными с выходом за пределы концевой балки и транспортеров – не менее одного вагона.»

Комментарии к п. 29 ИДП:

Прикрытие для указанных вагонов необходимо для обеспечения безопасности людей и для комфортности их перевозки. В случае применения экстренного торможения и/или при нарушении крепления груза возникает опасность продольного смещения указанного груза в направлении вагона с людьми, что влечет за собой угрозу безопасности находящимся в нем людей. Необходимость ставить указанные в пункте вагоны одной группой обеспечивает минимально необходимое число вагонов, служащих в качестве прикрытия.

Цитата ИДП:

«30. Не допускается ставить в людские поезда (за исключением поездов, осуществляющих воинские перевозки), вагоны с опасными грузами, порожние цистерны из-под сжиженных газов, не прошедших подготовку на промывочно-пропарочной станции).»

Комментарии к п. 30 ИДП:

Аналогично комментариям к пункту 27 ИДП, данные меры направлены на обеспечение безопасности людей в таких поездах.

Цитата ИДП:

«31. Вагоны с людьми, а также вагоны с грузами, указанными в правилах перевозок грузов железнодорожным транспортом, включаются в состав грузового поезда с постановкой вагонов прикрытия из вагонов с неопасными грузами или порожних вагонов. Постановка в грузовые поезда указанных вагонов производится в соответствии с пунктом 12 приложения № 10 к Инструкции.»

Комментарии к п. 31 ИДП:

В случае возникновения аварийных ситуаций при неправильной композиции состава поезда последствия приводят к причинению вреда жизни и здоровью людей. Для обеспечения безопасности необходимы вагоны прикрытия. В качестве вагонов прикрытия могут быть использованы вагоны, загруженные неопасными грузами или порожние (пустые) вагоны. Порожние вагоны должны быть очищены от остатков грузов и мусора, двери и люки закрыты. Порожние цистерны должны быть очищены от остатков груза, крышки люков закрыты.

Минимальные нормы прикрытия в поездах и при маневрах для вагонов с опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами) приведены в таблице 1 пункта 9 приложения №11 к ИДП.

Цитата ИДП:

«32. Ответственным за техническое состояние автосцепных устройств и правильное сцепление вагонов в составе поезда является осмотрщик вагонов, выполняющий техническое обслуживание состава поезда перед отправлением.

Отцепка поездного локомотива от состава и прицепка к составу (в том числе разъединение, соединение и подвешивание тормозных рукавов, открытие и закрытие концевых кранов (локомотива и первого вагона со стороны отцепки (прицепки) поездного локомотива) должны производиться работниками локомотивной бригады.

Отцепка поездного локомотива от пассажирского состава, оборудованного электрическим отоплением, производится работником локомотивной бригады, а при обслуживании локомотива машинистом без помощника машиниста – осмотрщиком вагонов только после разъединения

поездным электромехаником высоковольтных междувагонных электрических соединителей. Разъединение электрических цепей отопления производится при опущенном токоприемнике.

Выполнение операций по прицепке поездного локомотива и отцепке его от железнодорожного состава грузового, пассажирского и пригородного поезда при обслуживании локомотива машинистом без помощника машиниста возлагается на осмотрщика вагонов, а на железнодорожных станциях, где не предусмотрены осмотрщики вагонов, и на перегонах:

на начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда – в пассажирском поезде;

на машиниста локомотива – в грузовом поезде;

на работника, определяемого владельцем инфраструктуры – в пригородном поезде.

При прицепке вагонов к поезду на железнодорожных станциях, где нет осмотрщиков вагонов, а также при маневровой работе ответственным за правильное сцепление вагонов является работник, непосредственно руководящий действиями всех лиц, участвующих в маневрах, без указания которого машинист локомотива, специального самоходного подвижного состава, производящий маневры, не имеет права приводить локомотив, специальный самоходный подвижной состав в движение.»

Комментарии к п. 32 ИДП:

Техническое состояние автосцепных устройств и правильное сцепление вагонов играет важнейшую роль в обеспечении безопасности движения поездов. Если разница в продольных осях автосцепки будет превышать допустимые значения, то при переломе профиля в пути следования вероятность саморасцепа возрастает многократно. В случае саморасцепа и остановки на перегоне, как минимум, сбивается график движения поездов, как максимум, отцепившаяся группа вагонов может покатиться в обратную сторону навстречу попутному поезду, что чревато серьезными последствиями.

Соединительные рукава предназначены для гибкого соединения воздушных магистралей с целью подачи сжатого воздуха давлением до 1,0 МПа, а также для разъемного соединения электрических цепей электропневматического тормоза. Правильное и надежное соединение тормозных рукавов непосредственно влияет на обеспеченность состава тормозами. Некачественное соединение тормозных рукавов также может привести к остановке в пути следования – в случае их расцепа и резкого снижения давления в тормозной магистрали сработают автотормоза и возникнут сбои в графике движения поездов.

Не менее важно и правильно подвесить тормозные рукава, которые не задействованы в проведении воздуха в тормозной магистрали через весь состав. Болтающиеся тормозные рукава во время движения могут повредить подвижной состав (как вагон, так и локомотив), отлетевшая металлическая часть может повредить объекты, находящиеся рядом с железнодорожными путями, либо нанести травму прохожим. Также не подвешенный тормозной рукав может задеть УКСПС (устройство контроля схода подвижного состава) и создать картину, при которой до проверки состава локомотивной бригадой будет иметься подозрение на волочащиеся детали, либо непосредственно сам сход подвижного состава. Будет нарушен график движения поездов, а самому УКСПС потребуются восстановление.

Цитата ИДП:

«33. Железнодорожный подвижной состав, допущенный к обращению по железнодорожным путям общего и необщего пользования, должен быть оборудован автоматическим пневматическим, и (или) автоматическим электропневматическими, и (или) автоматическими электроннопневматическими тормозами в исправном состоянии.

Для тормозных средств железнодорожного подвижного состава, в зависимости от его технического оснащения, устанавливаются следующие нормы:

1) единое наименьшее тормозное нажатие на каждые 100 т массы для грузовых и пассажирских поездов и наибольший руководящий спуск, на котором допускается движение поездов с установленными максимальными скоростями;

2) зависимости между скоростью движения, величиной уклона, тормозным нажатием и тормозным путем;

3) расчетные нормы нажатия тормозных колодок и накладок на оси железнодорожного подвижного состава и специального железнодорожного подвижного состава, нормы обеспечения поездов стояночными тормозами и данные, необходимые для производства тормозных расчетов.

В поездах, обращающихся на железнодорожных путях необщего пользования, обеспечение поезда тормозами должно соответствовать массе поезда, скорости движения и руководящему спуску на каждом участке, а также реализуемым величинам тормозных нажатий.»

Комментарии к п. 33 ИДП:

Тормозное оборудование пассажирского вагона в отличие от грузового состоит из двух видов автоматического тормоза: пневматического и

электропневматического (в некоторых моделях используются также магниторельсовые тормоза). Использование электропневматического тормоза необходимо для обеспечения плавности хода. Это достигается одновременным срабатыванием электрических воздухораспределителей по всему составу. Пневматический тормоз в пассажирском составе является резервным, поскольку электропневматический тормоз в случае разрыва магистрали не сработает автоматически. Также пневматический тормоз использует в случае отказа электропневматического.

Указанные нормы и данные приводятся в Правилах технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава.

Наибольшие скорости и тормозные средства поезда, следующего на автоматических тормозах, должны быть такими, чтобы на любом профиле пути машинист, приняв меры к экстренной остановке поезда, мог его остановить.

При расчете обеспеченности поезда тормозами определяется фактическое и требуемое нажатие. Тормозное нажатие у грузовых локомотивов на единицу собственного веса примерно одинаково с тормозным нажатием в составах, а вес локомотива составляет небольшой процент от веса поезда. Поэтому в целях упрощения расчета автотормозов и заполнения справки осмотрщиком тормоза локомотива и его вес не учитываются.

Если требуемое нажатие больше или равно требуемому, то поезд может отправиться со станции. В ином случае требуется его переформирование, либо введение дополнительных ограничений скоростей, но при таком случае перегонные времена хода возрастут и соблюсти график движения поездов не получится.

Исправность автотормозов имеет важнейшее значение для безопасности движения. Расчетный тормозной путь лежит в основе формирования блок-участков и расстояния между попутными поездами. Если что-то случится с впередиидущим поездом, то автотормоза последующего поезда должны остановить поезд без столкновения с хвостом первого поезда. На сегодняшний день существует технология подвижных блок-участков и виртуальной сцепкой с другим принципом формирования расстояния между попутными поездами, а, следовательно, и межпоездным интервалом, но в основе их ограничений по-прежнему лежит расчетный тормозной путь.

Цитата ИДП:

«34. В пассажирских поездах в автотормозную сеть должны включаться все вагоны с автотормозами пассажирского типа, а в грузовых, хозяйственных,

людских поездах – все вагоны и специальный железнодорожный подвижной состав с автотормозами грузового типа.

Пассажи́рские и почтово-багажные поезда должны эксплуатироваться на электропневматическом торможении. При включении в пассажирские и почтово-багажные поезда вагонов габарита «РИЦ», а также при эксплуатации электропоездов, имеющих высоковольтные вводы для следования с локомотивом, разрешается следование этих поездов на пневматическом торможении. Порядок эксплуатации тормозов пассажирских и почтово-багажных поездов, а также действий в нестандартных ситуациях устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожного пути необщего пользования) в соответствии с Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденными Протоколом шестидесятого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 6 мая 2014 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: <https://sovetgt.org/>, 6 мая 2014 г.) (далее – Правила технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава). Порядок эксплуатации моторвагонного подвижного состава с локомотивом устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Во всех поездах автотормоза всех локомотивов и тендеров паровозов (кроме тендеров, следующих в нерабочем состоянии, не имеющих порожнего режима торможения), а также специального самоходного подвижного состава должны включаться в автотормозную сеть.

Порядок совместного включения вагонов с автотормозами пассажирского и грузового типа в автотормозную сеть во всех поездах, а также порядок включения воздухораспределителей вагонов, локомотивов и специального железнодорожного подвижного состава на соответствующий режим торможения устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожного пути необщего пользования) в соответствии с Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава.

В состав грузовых и хозяйственных поездов включаются железнодорожный подвижной состав, специальный железнодорожный подвижной состав (с пролетной магистралью не более 8 осей в одной группе)

с его постановкой в хвосте поезда перед двумя последними вагонами с исправно действующими и включенными автотормозами – не более 4 осей.

Порядок постановки в поезда, обращающиеся на железнодорожных путях необщего пользования, железнодорожного подвижного состава устанавливается локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.»

Комментарии к п. 34 ИДП:

Автотормоза для пассажирских и грузовых вагонов отличаются. Для пассажирских вагонов и вагонов, включаемых в пассажирские поезда, используются электропневматические тормоза. В первую очередь это связано с более высокими скоростями движения, а также с динамическими свойствами вагонов при торможении, что непосредственно влияет на комфортность поездки. Задача тормозного оборудования грузовых вагонов заключается в обеспечении остановки поезда с минимальным тормозным путем, а также автоторможения при возникновении нештатной ситуации.

Поскольку накачивание воздухом и управление производится с помощью локомотива, то важно, чтобы воздух доходил до хвостового вагона. В противном случае часть состава не будет обеспечена тормозами, что создаст угрозу безопасности движения.

Максимальное число подряд идущих «нетормозных» вагонов строго регламентировано. В случае саморасцепа отцепившаяся часть должна остановиться. Если будет много подряд идущих вагонов с пролетной магистралью, то они могут не остановиться и отцепившаяся часть покатится навстречу попутному поезду.

Единый порядок взаимодействия работников, связанных с движением поездов, с работниками локомотивных бригад при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования инфраструктуры ОАО «РЖД» с целью безусловного обеспечения требований безопасности движения устанавливается в соответствии с Регламентом взаимодействия работников, связанных с движением поездов, с работниками локомотивных бригад при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования инфраструктуры ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» № от 12 декабря 2017 г. 2580/р.

В соответствии с правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава последние два вагона в поезде должны быть с включенными действующими автоматическими тормозами. В случае возникновения неисправностей тормозов в пути следования у одного или двух хвостовых вагонов необходимо:

- при неисправности тормозов предпоследнего вагона поезд выводится с перегона до ближайшей станции со скоростью в соответствии с фактическим тормозным нажатием;

- при неисправности тормозов хвостового вагона поезд выводится с перегона с постановкой вспомогательного локомотива в хвост поезда.

По прибытии поезда на станцию провести ремонт или перестановку вагонов, чтобы в хвосте поезда находились два вагона с включенными и исправно действующими автотормозами. Правила технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава утверждается только Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества.

Цитата ИДП:

«35. Полное опробование автотормозов в поездах с проверкой состояния тормозной магистрали и действия тормозов у всех вагонов производится:

1) на железнодорожных станциях формирования перед отправлением поезда;

2) после смены локомотива;

3) на железнодорожных станциях, разделяющих смежные гарантийные участки следования грузовых поездов, при техническом обслуживании состава без смены локомотива;

4) после отстоя (нахождения без бригады) мотор-вагонного подвижного состава в депо или на пути железнодорожной станции;

5) на железнодорожных станциях, предшествующих перегонам с затяжными спусками, где остановка поезда предусмотрена графиком движения.

Перед затяжными спусками с уклоном от 0,018 и круче полное опробование производится с выдержкой не менее 10 минут в заторможенном состоянии. Перечень таких железнодорожных станций устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

На железнодорожных путях необщего пользования полное опробование автотормозов производится в пунктах технического обслуживания специализированных поездов (не реже одного раза в сутки) с выдержкой не менее 10 минут в заторможенном состоянии и при смене локомотивных бригад на предприятиях открытых горных разработок.

Полное опробование электропневматических тормозов производится на железнодорожных станциях формирования и оборота пассажирских поездов от стационарных устройств или поездного локомотива.

36. Сокращенное опробование автотормозов с проверкой состояния тормозной магистрали по действию тормозов у двух хвостовых вагонов, а в мотор-вагонных поездах по действию тормоза хвостового вагона производится в следующих случаях:

1) после прицепки поездного локомотива к составу, если предварительно на железнодорожной станции было произведено полное опробование автотормозов от стационарного устройства или локомотива;

2) при смене направления движения поезда с головы на хвост, если не меняется локомотив;

3) после перемены кабины управления мотор-вагонного поезда и после смены локомотивных бригад, когда локомотив от поезда не отцепляется;

4) после разъединения рукавов в составе поезда, перекрытия концевого крана в составе, после соединения рукавов вследствие прицепки железнодорожного подвижного состава (в последнем случае с проверкой действия тормоза на каждом прицепленном вагоне);

5) в пассажирских поездах после стоянки поезда более 20 минут, при падении давления в главных резервуарах ниже 0,54 МПа (5,5 кгс/см²), после снижения давления в тормозной магистрали, когда причина не установлена;

б) при смене кабины управления или после передачи управления машинисту второго локомотива пассажирского или грузопассажирского поезда на перегоне, после остановки в связи с невозможностью дальнейшего управления его движением из головной кабины;

7) в грузовых поездах, если при стоянке поезда произошло самопроизвольное срабатывание автотормозов или изменение плотности тормозной магистрали более чем на 20 % от указанной в справке об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии, установленной Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава;

8) в грузовых поездах после стоянки поезда более 30 минут в местах, где имеются осмотрщики вагонов или работники, на которых эта обязанность возложена владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

Порядок производства сокращенного опробования тормозов при смене локомотивов в пределах плеча гарантийного обслуживания железнодорожного подвижного состава, исходя из местных условий, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

При оборудовании мотор-вагонного подвижного состава устройствами,

сигнализирующими об отпуске торможения хвостового вагона, допускается проверка действия торможения по срабатыванию сигналов устройства в головной кабине.

Сокращенное опробование электропневматических тормозов производится в пунктах смены локомотива, локомотивных бригад, после прицепки вагонов с проверкой действия тормоза на каждом прицепленном вагоне, а также после прицепки поездного локомотива к составу, если предварительно на железнодорожной станции было произведено полное опробование электропневматических тормозов от стационарного устройства или локомотива.

37. После производства полного или сокращенного опробования тормозов в пути следования должна производиться проверка действия тормозов в порядке, установленном Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава.

При обслуживании локомотивов пассажирских поездов машинистом без помощника машиниста на железнодорожных станциях, где не предусмотрены осмотрщики вагонов, и на перегонах к сокращенному опробованию тормозов привлекаются: начальник (механик-бригадир) пассажирского поезда и проводники пассажирских (головного, хвостового) вагонов по указанию машиниста.

При обслуживании локомотивов грузовых поездов машинистом без помощника машиниста на железнодорожных станциях, где не предусмотрены осмотрщики вагонов, и на перегонах порядок выполнения сокращенного опробования тормозов устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Порядок включения вагонов в автотормозную сеть поездов повышенной массы и длины, соединенных поездов, включения специального железнодорожного подвижного состава в составах грузовых и хозяйственных поездов, порядок опробования автотормозов в таких поездах устанавливаются Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава. При применении тормозного оборудования на железнодорожном подвижном составе и систем опробования автотормозов, не предусмотренных Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, порядок ввода в действие и эксплуатации таких систем устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) на основании технической и эксплуатационной документации.

Комментарии к пп. 35-37 ИДП:

Опробование тормозов необходима для проверки работоспособности и исправности тормозов у вагонов в составе. Помимо этого, в тормозной магистрали выравнивается давление и проверяется время, за которое оно падает при торможении. Все это направлено на проверку возможности торможения (на безопасность), а также на проверку времени, за которое начнет действовать тормозящая сила.

Отдельно необходимо отметить пробу тормозов перед затяжным спуском с выдержкой времени. Поскольку тяжелые составы могут развивать значительную скорость, разгоняясь лишь за счет силы тяжести, то обеспеченность поезда тормозами, работа тормозов на длительном отрезке, а также проверка того, насколько хорошо тормозные цилиндры удерживают воздух, необходима для гарантии безопасного пропуска поезда по данному участку. На ближайшей к затяжному спуску станции, где возможна остановка – графиком должна быть заложена остановка поезда для полного опробования тормозов. В случае, если после этой станции имеется еще остановка поезда, необходимо проводить опробование тормозов именно на последней станции остановки. Перечень таких станции устанавливается приказом начальника железной дороги в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 9 июня 2012 г. № 1158р.

Сокращенное опробование применяется в тех случаях, когда в тормозной магистрали уже закачан воздух. Поэтому для экономии времени и сокращения стоянки под техническими операциями разработана технология сокращенного опробования тормозов, а также случаи, когда ее возможно применить.

Обслуживание и управление тормозными средствами регламентировано Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденными и введенными в действие с 1 января 2015 г. на шестидесятом заседании Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества, протокол от 6-7 мая 2014 г. № 60.

Выполнения сокращенного опробования тормозов в поездах на инфраструктуре ОАО «РЖД» осуществляется в соответствии с Порядком проведения сокращенного опробования автотормозов в поездах, утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 12 ноября 2020 г. № 2491.

При работе машиниста в одно лицо на железнодорожных станциях, где не предусмотрены осмотрщики вагонов, и на перегонах порядок выполнения сокращенного опробования тормозов устанавливается распоряжением ОАО «РЖД» от 22 июля 2022 г. № 1965р.

Порядок производства сокращенного опробования тормозов при смене локомотивов в пределах плеча гарантийного обслуживания железнодорожного подвижного состава будет разработан при разработке и внедрении соответствующих технических средств.

По мере разработки новых тормозных систем со стороны ОАО «РЖД» должен быть разработан локальный нормативный акт на основании эксплуатационной документации производителя.

На промежуточных станциях и разъездах, где нет штатных осмотрщиков вагонов, полное опробование автотормозов в поездах выполняют осмотрщики вагонов, направленные с ближайших пунктов технического обслуживания вагонов, или работники, на которого эта обязанность возложена владельцем инфраструктуры,

При обслуживании локомотивов пассажирских поездов одним машинистом к сокращенному опробованию тормозов на станциях, где не предусмотрены осмотрщики вагонов, и на перегонах привлекаются начальник (механик-бригадир) пассажирского поезда и проводники вагонов (головного, хвостового) по требованию машиниста, передаваемому по радиосвязи.

Цитата ИДП:

«38. По результатам полного опробования тормозов в поезде, а также после сокращенного опробования тормозов, если до него на железнодорожной станции было произведено полное опробование тормозов от стационарного устройства или локомотива, осмотрщик вагонов вручает машинисту ведущего локомотива справку об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии.

В справке об обеспечении поезда тормозами и их исправном действии указывается номер хвостового вагона.

Машинистам мотор-вагонных поездов справка об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии не выдается. О каждом полном опробовании автотормозов в мотор-вагонных поездах делается запись в журнале технического состояния локомотива, мотор-вагонного подвижного состава.

При каждом сокращенном опробовании автотормозов осмотрщик вагонов, а где эта должность не предусмотрена – работник, на которого эта обязанность возложена владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования), делает отметку о сокращенном опробовании автотормозов (включая отметку о происшедшем изменении состава) в имеющейся у машиниста локомотива справке об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии.

В случае если при сокращенном опробовании автотормозов не сработают на торможение или отпуск тормоза двух хвостовых вагонов, а в моторвагонных поездах – хвостового вагона, работник, на которого возложено проведение опробования автотормозов, обязан принять меры по устранению неисправностей или не допустить отправление поезда.

На железнодорожных станциях, где не предусмотрены должности осмотрщиков вагонов, к проверке действия автотормозов в пассажирских поездах привлекаются проводники пассажирских вагонов, а в грузовых – работники, обученные выполнению операций по опробованию автотормозов, на которых эта обязанность возложена владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 38 ИДП:

При отправлении со станции машинисту вручается пакет документов на поезд, предупреждения и справка об обеспеченности состава тормозами. Без такой справки машинист не имеет право отправиться со станции. Ответственный за выдачу справки машинисту работник после осуществления проверки работоспособности тормозов и осуществления расчета по фактическому нажатию и сравнению с требуемым, а также контролем других характеристик тормозной системы, подписывает справку, тем самым возлагая на себя ответственность за их работоспособность.

В случае невыполнения каких-либо требований по опробованию тормозов необходимо принять меры по ремонту неработающих тормозов у вагонов. Если оперативно починить не удастся, то состав необходимо переформировывать в соответствии с Правилами технической эксплуатации (перцеплять вагоны, помещая нетормозные в середину состава, либо отцеплять вовсе и не отправлять их в составе рассматриваемого поезда).

В соответствии с Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденными протоколом от 6-7 мая 2014 г. №60 Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества, на станциях, где не предусмотрены осмотрщики вагонов, к проверке действия автотормозов хвостовых вагонов при сокращенном опробовании в пассажирских поездах привлекаются начальник поезда и проводники вагонов, а при проверке в грузовых поездах или работники, на которого эта обязанность возложена владельцем инфраструктуры.

В пассажирских поездах к опробованию тормозов на перегонах привлекаются начальник (механик-бригадир) поезда и проводники вагонов.

На перегонах сокращенное или технологическое опробование тормозов

выполняет локомотивная бригада.

Пример справки об обеспечении поезда тормозами и их исправном действии приведен на рисунке 5.12 и обратная сторона на рисунке 5.13.

Дополнительные данные, вносимые в справку, приведены в таблице 5.2.

Наименование владельца инфраструктуры _____ Форма ВУ-45
 Штемпель станции _____ Время выдачи _____ ч _____ м

СПРАВКА

об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии

Локомотив серия № _____ « » _____ 20 _____ г.

Поезд № _____ весом _____ тс. Всего осей _____

Требуемое нажатие колодок (накладок) в тс _____

Ручных тормозов в осях _____

Тормозное нажатие на ось, тс	Количество осей	Нажатие колодок (накладок), тс	Другие данные
1,25			
3,0			
3,5			
4,5			
5,0			
5,5			
6,0			
6,5			
7,0			
8,0			
8,5			
9,0			
10,0			
11,0			
11,5			
12,0			
12,5			
13,0			
14,0			
15,0			
16,0			
18,0			
19,0			
20,0			
21,0			
Всего			

Наличие ручных тормозных осей _____

Плотность тормозной сети поезда при П/IV положениях

ручки крана машиниста _____

Плотность питательной сети поезда _____

Напряжение в хвосте поезда _____

Хвостовой вагон № _____

Подпись _____ Фамилия _____

Рисунок 5.12 – Форма ВУ-45

Дополнительные данные, вносимые в справку

Условное обозначение данных, вносимых в справку	Содержание условного обозначения
К-100, К-75, К-50	В составе поезда соответственно 100%, 75%, 50% вагонов, оборудованных композиционными колодками
ЭПТ	В поезде включены электропневматические тормоза (ЭПТ)
ЭПП	В поезде включены электропневматические тормоза, в составе поезда имеются один-два вагона с включенными автотормозами без ЭПТ
ДТ	В составе поезда имеются вагоны с включенными дисковыми тормозами
МРТ	В составе поезда имеются вагоны с включенными магниторельсовыми тормозами
П	В грузовой поезд включены пассажирские вагоны или локомотивы
В10	Выполнено полное опробование с 10-минутной выдержкой автотормозов в заторможенном состоянии на горном режиме
РИЦ	В составе поезда имеются вагоны с включенными автотормозами западноевропейского типа со ступенчатым отпуском
ТЦПВ	Указать в мм – выход штока тормозного цилиндра последнего вагона
Встр.	Номер вагона встречи осмотрщиков вагонов при полном опробовании тормозов
ДПВ	Указать в кгс/см ² – давление в тормозной магистрали последнего вагона
ВО2ХВ	Время отпуска двух хвостовых вагонов
ТЦПВТР	Выход штока тормозного цилиндра вагона с отдельным потележечным торможением

Цитата ИДП:

«39. Для проверки режимов вождения (управления тягой и торможением) и (или) установления критических норм массы поездов на железнодорожных путях общего и необщего пользования должны проводиться тягово-энергетические и (или) тормозные испытания с использованием тягово-энергетических, тормозоиспытательных вагонов или других технических средств.

На железнодорожных путях необщего пользования по решению владельца железнодорожных путей необщего пользования допускается применение тяговых и тормозных расчетов для проверки режимов вождения и (или) определения критических норм массы поездов.»

Комментарии к п. 39 ИДП:

Для создания и установки критических норм масс поездов должны проводиться специальные испытания. Им предшествует теоретический расчет, а после уже проверяется с использованием тягово-энергетических, тормозоиспытательных вагонов или других технических средств. Все дальнейшие расчеты и технологические процессы будут принимать эти нормы как исходные данные и от этого развивать уже весь остальной процесс организации движения.

Цитата ИДП:

«40. Действующие локомотивы ставятся в голове поезда и управляются машинистом из передней кабины, если конструкцией локомотива и видом производимых работ не предусмотрены альтернативные варианты управления.

Паровозы ставятся в голове поезда для движения передним ходом.

В поездах, которые следуют с двумя или тремя действующими локомотивами по всему участку обращения, в голове поезда ставится локомотив, имеющий наибольшую суммарную производительность компрессоров (паровоздушных насосов), исходя из количества компрессоров и их мощности. В случае постановки локомотивов с компрессорами (паровоздушными насосами) одинаковой мощности, в голове поезда ставится локомотив с большим объемом главных резервуаров.

Контроль за выполнением данного условия возлагается на локомотивную бригаду ведущего локомотива.

Порядок постановки действующих локомотивов в поезда повышенной массы и длины, а также прицепка к поездам действующих локомотивов, которые следуют на часть участка, и условия их обращения, обеспечивающие безопасность движения, устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Для маневровых передвижений локомотивов с двумя и более кабинами управления или работающих по системе многих единиц владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) в зависимости от местных условий устанавливает порядок управления локомотивом.

При наличии двух и более кабин управления, управление из задней по ходу движения кабины не допускается.

При наличии двух и более кабин управления, оборудованных системой, обеспечивающей дистанционный контроль свободности железнодорожного пути, подаваемых сигналов и положения стрелок по маршруту следования,

порядок управления из задней по ходу движения кабины устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 40 ИДП:

Управление поездом должно осуществляться так, чтобы была возможность видеть обстановку впереди поезда, и при обнаружении препятствий принять меры к остановке поезда.

Работа подталкивающих локомотивов регламентирована Инструкцией по работе подталкивающих локомотивов, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 3 ноября 2015 г. № 2604р.

Как исключение при выполнении маневровых передвижений допускается управление локомотивом из задней по ходу движения кабины согласно Типовой инструкции о порядке управления локомотивами с двумя и более кабинами управления или работающими по системе многих единиц при маневровых передвижениях на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 7 февраля 2012 г. № 247р в следующих случаях:

- при выполнении на железнодорожных станциях маневровой работы с хозяйственными поездами;
- при исключении вагона из состава поезда в пути следования вследствие его неисправности, при условии отсутствия маневрового локомотива на железнодорожной станции;
- при выполнении локомотивом, задействованным в вывозном движении, со сборными поездами отцепки (прицепки) подвижного состава, если на данной станции отсутствует маневровый локомотив.

Важно ставить вначале поезда локомотив с более мощным компрессором или большим объемом резервуаров, поскольку управление тормозами осуществляется именно из кабины первого локомотива. такая установка локомотива позволяет снизить время от переключения позиций тормозного крана до срабатывания автотормозов, т.е. усилить эффект торможения.

Система многих единиц – функция объединения нескольких единиц тягового подвижного состава.

Инструкцией по организации обращения грузовых поездов повышенной массы и длины на железнодорожных путях общего пользования ОАО «РЖД», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 1 сентября 2016 г. №1799р устанавливаются порядок действий работников всех хозяйств, задействованных в перевозке данных поездов, а также требования к режимам вождения подобных поездов и требования к локомотивным бригадам для вождения

поездов повышенной массы и длины.

По мере разработки и внедрения, ввода в эксплуатацию новых технических систем, обеспечивающих безопасность движения с управлением из задней по ходу движения кабины, со стороны ОАО «РЖД» должен быть разработан локальный нормативный акт на основании эксплуатационной документации производителя.

Цитата ИДП:

«41. Движение задним ходом локомотивов и специального самоходного подвижного состава, имеющих одну кабину управления, допускается:

- 1) в пригородных, хозяйственных, восстановительных, пожарных, передаточных и вывозных поездах;
- 2) при следовании по железнодорожным путям необщего пользования и соединительным железнодорожным путям;
- 3) при производстве маневров;
- 4) при следовании вторым локомотивом при двойной тяге;
- 5) при отправлении поезда с железнодорожных станций, где нет устройств для разворота локомотивов;
- 6) при возвращении с поездом на железнодорожную станцию отправления после подталкивания;
- 7) при подталкивании поездов из одного пункта в оба направления, а также при подталкивании поездов в пределах железнодорожных станций;
- 8) при выводе поезда с перегона вспомогательным локомотивом;
- 9) при следовании без вагонов.

Комментарии к п. 41 ИДП:

Движение задним ходом в отдельных случаях разрешается при обеспечении контроля свободность пути, видимости подаваемых сигналов, в случае если это обеспечить невозможно, то движение задним ходом запрещается.

Цитата ИДП:

«42. Локомотивы, отправляемые в недействующем состоянии, должны быть подготовлены к постановке в поезда в соответствии с порядком, установленным локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), и включаться в них по согласованию с владельцем локомотива, при этом недействующие локомотивы включаются в состав поезда вслед за ведущим локомотивом.»

Комментарии к п. 42 ИДП:

В локомотиве, перевозимом в недействующем состоянии, должно быть подготовлено к перевозке в соответствии с нормативными документами. При перевозке локомотив выступает в роли обычного вагона, также проверяются исправность тормозов при управлении ими с ведущего локомотива, его вес включается в общий вес поезда и рассчитывается тормозное нажатие с соответствующим усилием.

Локомотивы, пересылаемые в действующем и недействующем состояниях, по своему техническому состоянию должны обеспечивать безопасность движения и технику безопасности.

Запрещается пересылать локомотивы с прокатом и толщиной бандажей, износом их гребней, другими деталями ходовой части, размеры которых в пути следования могут превышать предельно допускаемые нормы.

Запрещается производить маневры толчками и распускать с горки электровозы, тепловозы, паровозы в недействующем состоянии, мотор-вагонный подвижной состав. Они могут быть пропущены через сортировочную горку только с маневровым локомотивом.

Пересылаемые локомотивы должны удовлетворять требованиям габарита приближения строений и подвижного состава железных дорог колеи 1520 мм.

Все снятые части локомотивов, кочегарный инструмент (на паровозах) и другие предметы, перевозимые на недействующих локомотивах, надежно закрепляются для предотвращения их смещения и возможности выхода за габарит локомотивов или падения на путь в соответствии с Порядком пересылки локомотивов и мотор-вагонного подвижного состава на инфраструктуре железнодорожного транспорта ОАО «РЖД», утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 26 августа 2011 г. № 1873р.

Цитата ИДП:

«43. Помещение дежурного по железнодорожной станции должно быть изолировано. Входить в помещение дежурного по железнодорожной станции разрешается только дежурному по железнодорожной станции, начальнику железнодорожной станции (его заместителю), лицам, работающим или выполняющим свои должностные обязанности совместно с дежурным по железнодорожной станции, и работникам, контролирующим действия дежурного по железнодорожной станции и исправность приборов управления.»

Комментарии к п. 43 ИДП:

Дежурный по станции – сменный помощник начальника станции. Он непосредственно отвечает за движения поездов и маневровых составов

в границах станции. Допуск в помещение к дежурным по станции могут иметь только работники, с которыми он непосредственно взаимодействует в оперативном процессе перевозок. Работниками, контролирующими работу дежурного по станции помимо начальника железнодорожной станции, его заместителей, также являются главный инженер (ДСГ) и ревизор движения (ДНЧ), а также работники, обслуживающие оборудование, установленное в помещении дежурного по станции. Отвлекать дежурного от своих непосредственных должностных обязанностей недопустимо, так как могут быть допущены ошибки, влияющие на безопасность движения. Также недопуск посторонних лиц на пост дежурного по станции необходим для его личной безопасности.

Цитата ИДП:

«44. Все распоряжения по движению поездов и маневровой работе должны даваться кратко и четко. Работник, давший распоряжение, должен каждый раз выслушать повторение распоряжения и убедиться в том, что оно понято правильно, далее убедиться в правильности его выполнения (по индикации на аппаратах управления, докладу исполнителя по средствам технологической железнодорожной электросвязи или лично).»

Комментарии к п. 44 ИДП:

Человеческий фактор при работе железнодорожного фактора не исключен. Команды должны трактоваться работниками точно и понятно, двусмысленность приказа не допускается. Повторение приказа работником позволяет убедиться в правильности его восприятия. Приступить к выполнению приказа можно только после получения слов, подтверждающих верность восприятия приказа после его повторения. Т.к. даже такие меры не избавляют полностью от человеческого фактора, то в процессе выполнения данного приказа контроль со стороны, которая его отдала, должен быть осуществлен и приняты соответствующие действия.

Цитата ИДП:

«45. В журнале движения поездов напротив номера поезда должна быть сделана соответствующая отметка в случаях приема или отправления поездов при запрещающем показании входного, маршрутного или выходного светофоров:

- «РС» – по регистрируемой связи;
- «ПС» – по пригласительному сигналу;
- «ПР» – по письменному разрешению.

В отметке «РС» должны быть указаны номер разрешения и время его передачи машинисту, литер светофора (или номер железнодорожного пути отправления, не имеющего выходного светофора).

Запись текста разрешения в журнале движения поездов не требуется.

На железнодорожных станциях, оборудованных системой документированной регистрации переговоров, разрешения о приеме и отправлении поездов при запрещающем показании светофора, передаваемые машинисту поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, регистрируются устройством автоматической регистрации переговоров данной системы.»

Комментарии к п. 45 ИДП:

Данные меры позволяют помимо последующего контроля и проверки действия работника, осуществившего прием или отправление под запрещающий сигнал, вести и текущий самоконтроль. Человек, внося все эти данные в соответствующие журналы, еще раз проверит себя и свои действия на соответствие инструкции и в случае выявления несоответствий устранил их. Полный алгоритм действий дежурного при возникновении таких ситуаций описан в разделе «Порядок организации приема, отправления поездов и производства маневров в условиях нарушения нормальной работы устройств железнодорожной автоматики и телемеханики на железнодорожных станциях».

Журнал движения поездов является основным документом для регистрации прибытия, отправления и проследования поездов по станции. Необходимые записи в журнале на всех станциях производятся дежурным по станции или оператором под непосредственным наблюдением дежурного по станции. Порядок ведения и заполнения регламентируется Инструктивными указаниями по составлению учетных форм ДУ-2 и ДУ-3 «Журнал движения поездов», утвержденными распоряжением ОАО «РЖД» от 1 декабря 2009 г. № 2444р.

Цитата ИДП:

«46. Во всех случаях приема поезда на железнодорожную станцию или отправления поезда с железнодорожной станции при запрещающем показании входного, выходного (маршрутного) светофоров дежурный по железнодорожной станции, прежде чем воспользоваться пригласительным сигналом или дать машинисту поезда соответствующее разрешение на проезд запрещающего сигнала, обязан привести аппараты управления в положение, соответствующее запрещающему показанию светофора, и в порядке,

установленном в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 21 к Инструкции, а в случае отсутствия железнодорожных станций на железнодорожных путях необщего пользования – в соответствии с локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования, убедиться в свободности пути приема, правильности установки и замыкания стрелок в маршруте, а при отправлении поезда – в свободности первого блок-участка (при автоматической блокировке или автоматической локомотивной сигнализации применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов) или перегона (при полуавтоматической блокировке) и в установленном направлении движения на перегоне.

После выполнения указанных операций дежурный по железнодорожной станции обязан доложить диспетчеру поезвному о готовности маршрута. Дежурный по железнодорожной станции держит включенным пригласительный сигнал на светофоре до тех пор, пока ведущий локомотив прибывающего или отправляющегося поезда не проследует светофор, а при движении вагонами вперед на участках железнодорожных путей необщего пользования – до тех пор, пока весь состав не проследует светофор.»

Комментарии к п. 46 ИДП:

Данный порядок действий обеспечивает трехуровневый взаимоконтроль между поездным диспетчером, дежурным по станции и локомотивной бригадой. Дежурный по станции, осуществив свои действия, докладывает об этом поезвному диспетчеру и получает разрешение на прием/отправление поезда. После дежурный доводит информацию до локомотивной бригады и те, уже в процессе движения, следят за положением стрелочных переводов по маршруту следования, а также за показанием светофоров. Данный контроль направлен на обеспечение безопасности движения.

Включение пригласительного сигнала возможно только при нажатии соответствующей кнопки и ее удержания до момента проследования светофора с пригласительным сигналом ведущим локомотивом (контроль может осуществляется по аппарату управления дежурного по станции, лично или по докладу машиниста (ответственного работника). Если отпустить кнопку, то сигнал погаснет. Это также направлено на то, чтобы дежурный после доведения приказа контролировал правильность его исполнения и в случае возникновения нештатных ситуаций принимал соответствующие меры.

Необходимость приведения аппарату управления в положение, соответствующее запрещающему показанию светофора и проверки

свободности пути приема (первого участка удаления) продиктована тем, чтобы на аппарате управления была выведена реальная ситуация для дополнительной проверки правильности своих действий, для контроля работы устройств автоматики и телемеханики, а также строгого контроля текущего состояния стрелок и сигналов.

В случае приема под запрещающий сигнал хозяйственных поездов с перегона вагонами вперед дежурный по железнодорожной станции держит включенным пригласительный сигнал на светофоре до тех пор, пока не проследует первый вагон данного поезда.

Цитата ИДП:

«47. На железнодорожных станциях с наличием железнодорожных переездов, расположенных в стрелочных горловинах или на участках удаления, на которые извещение о закрытии железнодорожного переезда при приеме или отправлении поезда при запрещающем показании светофора производится нажатием кнопки «Закрытие переезда», дежурный по железнодорожной станции перед приемом или отправлением поезда должен нажать эту кнопку, а после проследования поезда через железнодорожный переезд – вернуть ее в нормальное положение, указанное в пункте 15 Инструкции.

В любых случаях приема или отправления поезда при запрещающем показании светофора на таких железнодорожных станциях машинист поезда при подходе к железнодорожному переезду на железнодорожных путях общего пользования должен следовать с особой бдительностью со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч с готовностью остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения. Перечень таких железнодорожных станций устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 47 ИДП:

Столкновение железнодорожного подвижного состава с автомобилем нередкое явление на сети ОАО «РЖД». Особое внимание к переездам (местам пересечения железнодорожного и автомобильного пути в одном уровне) позволит увеличить общий уровень безопасности на транспорте. Перед подачей команды на проследование необходимо убедиться по индикации в том, что переезд закрыт. Локомотивная бригада же должна при движении под запрещающий двигаться с возможностью в любой момент остановиться в случае возникновения препятствия для движения. После проследования

поездом переезда важно вновь открыть переезд, чтобы не нарушать автомобильное сообщение.

Необходимость нажатия кнопки «Закрытие переезда» и ее отжатия после проследования продиктована тем, чтобы на аппарате управления дежурного по станции была отображена фактическая ситуация для дополнительной проверки правильности действий дежурного по станции, для контроля работы устройств автоматики и телемеханики, а также для контроля текущего состояния стрелок и сигналов.

Перечень железнодорожных станциях с наличием железнодорожных переездов, расположенных в стрелочных горловинах или на участках удаления, на которые извещение о закрытии железнодорожного переезда при приеме или отправлении поезда при запрещающем показании светофора производится нажатием кнопки «Закрытие переезда» утверждается приказом начальника железной дороги в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 9 июня 2012 г. № 1158р.

Цитата ИДП:

«48. Дежурный по железнодорожной станции после прибытия (возвращения), отправления или проследования поезда обязан немедленно сообщить об этом дежурному по железнодорожной станции смежной станции и диспетчеру поезвному.

На станциях, оборудованных автоматизированными рабочими местами управления электрической централизации, данные действия производятся подачей соответствующих управляющих команд.

Об отправлении (проследовании) поезда сообщается:

«Поезд № ... отправился (проследовал) в ... ч ... минут».

О прибытии (возвращении) поезда сообщается:

«Поезд № ... прибыл (возвратился) в ... ч ... минут».

Если поезд следует с подталкивающим локомотивом, уведомления об отправлении и прибытии такого поезда дополняются словами «с толкачом».

При наличии в поезде вагонов с опасными грузами класса 1 (ВМ), перечисленных в Правилах перевозки опасных грузов по железным дорогам, утвержденных Протоколом пятнадцатого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 5 апреля 1996 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: <https://sovetgt.org/>, 5 апреля 1996 г.) (далее – Правила перевозки опасных грузов по железным дорогам), к номеру поезда при сообщении

добавляются буквы «ВМ».

Соответствующие буквы к номеру поезда добавляются также в случаях отправления и следования поездов:

обслуживаемых машинистом без помощника машиниста – «М»;

грузовых тяжеловесных – «Т»;

длинносоставных – «Д»;

повышенной массы – «ПМ»;

повышенной длины – «ПД»;

соединенных – «СП»;

съёмная подвижная единица на комбинированном ходу (в том числе дрезина съёмного типа) – «СПК».

Допускается присвоение нескольких литер одному номеру поезда.

При от отправлении поездов с негабаритными грузами к номеру поезда после буквы «Н» и знака «→» добавляется установленный в Инструкции по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах государств – участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики № ДЧ-1835, утвержденной Протоколом тридцатого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 19 октября 2001 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: <https://sovetgt.org/>, 19 октября 2001 г.) (далее – Инструкция по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах), цифровой индекс, характеризующий зоны и степени негабаритности грузов.

Время фактического прибытия, отправления или проследования каждого поезда и его номер, а при необходимости данные, характеризующие состав поезда, дежурный по железнодорожной станции (оператор при дежурном по железнодорожной станции) обязан отметить в журнале движения поездов, на железнодорожных путях необщего пользования – на графике исполненного движения и немедленно сообщить дежурному по смежной железнодорожной станции, отправившей поезд, диспетчеру поезвному и обеспечить передачу соответствующей информации в автоматизированную информационную систему управления (при ее наличии).

При этом номера поездов, дополненные соответствующими буквами или индексами, записываются с этими буквами и индексами в журнале движения поездов.

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) в локальном нормативном акте устанавливает случаи, в которых

необходимо передавать информацию о времени прибытия поезда, следовавшего по правильному железнодорожному пути, на смежную (позади расположенную) железнодорожную станцию на двухпутных участках, оборудованных автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов.

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) в локальном нормативном акте устанавливает случаи, в которых необходимо передавать уведомления на двухпутных и многопутных участках, оборудованных автоматической блокировкой, с интенсивным движением поездов, и на двухпутных и однопутных участках, оборудованных устройствами для автоматической записи графиков исполненного движения.

Дежурному по железнодорожной станции разрешается вести журнал движения поездов в электронном виде на железнодорожных станциях, оборудованных аппаратурой автоматизированного рабочего места дежурного по железнодорожной станции, с автоматической записью данных о прибытии, отправлении или проследовании поезда, контролируя при этом достоверность информации.»

Комментарии к п. 48 ИДП:

Контроль над следованием поездов является важнейшим аспектом в вопросе понимания ситуации дежурным по станции. Чем меньше средств автоматизации ведения поездной документации, тем важнее становится фактор сообщения от дежурного по станции соседней станции. Поездной диспетчер, управляющий данным участком, также должен получать всю информацию максимально оперативно, поскольку он планирует работу не в границах одной станции, а на целом участке. При сбоях, когда нет возможности выполнить нормативный график движения и приехать может поезд, которого в этот момент в графике нет вовсе, именно обмен информацией между дежурными смежных станций и поездным диспетчером выходит на первый план при организации движения.

Индекс негабаритности имеет следующий вид:

- 1-й знак - всегда буква «Н»
- 2-й знак - степень нижней негабаритности (с 1-й по 6-ю)
- 3-й знак - степень боковой негабаритности (с 1-й по 6-ю)
- 4-й знак - степень верхней негабаритности (с 1-й по 3-ю)
- 5-й знак - вертикальная сверхнегабаритность
- Цифра «8» в любой зоне означает сверхнегабаритность.

Подробные комментарии по системам интервального регулирования приведены в комментариях к пунктам 7 и 8 ИДП. Комментарии по ведению журналов движения поездов приведены в комментариях к пунктам 45 и 61 ИДП.

Информацию о прибытии и отправлении поездов особенно важно отправлять на однопутных участках, как при автоматической, так и для полуавтоматической блокировки, с целью контроля занятости перегона и понимания того, в каком направлении движется поезд.

Указанные в пункте случаи передачи информации и уведомлений, регламентируются приказом начальника региональной дирекции управления движением ОАО «РЖД» в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 1 июня 2011 г. № 1200р.

Цитата ИДП:

«49. Дежурный по железнодорожной станции, обнаружив (лично или по докладам работников железнодорожного транспорта) неисправность железнодорожных путей, стрелочных переводов, устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, связи и контактной сети, должен сделать об этом запись в журнале осмотра железнодорожных путей, стрелочных переводов, устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, связи и контактной сети (далее – журнал осмотра) и немедленно известить уполномоченного работника соответствующего подразделения владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), обслуживающего эти устройства.

Обо всех неисправностях технических устройств, которые создают угрозу безопасности движения или могут вызвать задержки поездов, а также о принимаемых мерах по устранению таких неисправностей дежурный по железнодорожной станции должен поставить в известность диспетчера поездного.

Работник, устранивший неисправность, делает отметку в журнале осмотра, которая удостоверяется его подписью и подписью дежурного по железнодорожной станции.

В случае возникновения неисправности поездной радиосвязи машинист поезда обязан сообщить об этом диспетчеру поезднему или дежурному по железнодорожной станции (лично или через помощника машиниста, кондуктора, начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда, по имеющимся средствам связи) и следовать по приказу диспетчера поездного, до ближайшей (первой по ходу) железнодорожной станции, где производится замена (ремонт) устройств поездной радиосвязи без отцепки локомотива,

или замена локомотива. При обслуживании локомотива пассажирского поезда машинистом без помощника машиниста должен быть затребован вспомогательный локомотив.

При поступлении информации о срабатывании устройств контроля схода и волочения деталей железнодорожного подвижного состава (далее – устройства контроля схода) дежурный по железнодорожной станции или диспетчер поезда обязаны принять необходимые меры, направленные на остановку поезда, кроме скоростных и высокоскоростных поездов, оборудованных системами диагностики состояния механической части, вызвавшего срабатывание устройства контроля схода и поездов по соседним железнодорожным путям железнодорожной станции или перегона.»

Комментарии к п. 49 ИДП:

Уполномоченный работник соответствующего подразделения, которому дежурный по станции обязан сообщить о неисправности железнодорожного пути, стрелочных переводов, устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, связи и контактной сети, определяется в соответствии с Методическими указаниями «Регламент оперативных действий работников хозяйства перевозок, связанных с движением поездов и маневровой работой, в аварийных и нестандартных ситуациях», утвержденными распоряжением ОАО «РЖД» от 29 декабря 2016 г. №ЦД-261/р.

Обо всех неисправностях, выявленных в ходе работы, дежурный по станции записывает в журнал ДУ-46. Это позволяет проконтролировать процесс по его устранению, а также служит напоминанием самому дежурному о том, что на станции есть проблемные участки. В журнале указывается время обнаружения неисправности, время передачи информации о ней, кому передано, во сколько прибыл ответственный работник, во сколько закончил работу, и какие операции он производил. При смене дежурства на основании данного журнала заступивший на смену дежурный по станции может определить, какими устройствами пользоваться допускается, а какими запрещается.

Информация обо всех таких событиях должна немедленно доводиться до поездного диспетчера, поскольку неисправности любого рода могут внести ряд существенных коррективов в план по пропуску поездов.

В большинстве случаев именно машинисты могут первыми обнаружить неисправность. Они обязаны немедленно доложить об этом работнику службы движения, чтобы тот принял необходимые меры и сообщил службам, которые могут это исправить. Это поможет обеспечить безопасность для других

поездов, следующих по этому участку.

При срабатывании УКСПС до выяснения причин необходимо немедленно остановить поезд с целью минимизации последствий и разрушений, вызванных возможным сходом вагонов в составе поезда.

Цитата ИДП:

«50. В случае остановки на перегоне пассажирского поезда (за исключением пассажирского поезда, состоящего из мотор-вагонного подвижного состава) из-за применения стоп-крана или вследствие самопроизвольного торможения проводники должны осмотреть обслуживаемые ими вагоны и при необходимости немедленно подать сигнал остановки в сторону локомотива. При остановке пассажирского поезда, состоящего из мотор-вагонного подвижного состава, на перегоне помощник машиниста обязан выяснить и доложить машинисту причину остановки. Во всех случаях остановки пассажирского поезда помощник машиниста (лицо, установленное владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) должен осмотреть пассажирский поезд, выяснить, в полном ли он составе по номеру последнего вагона, и проверить наличие поездного сигнала на этом вагоне.

Движение пассажирского поезда возобновляется после снятия сигналов остановки всеми проводниками вагонов, а остальных поездов – по докладу помощника машиниста.

В случаях остановки поезда на перегоне, не предусмотренной графиком движения (для посадки или высадки людей, погрузки или выгрузки грузов), приведения поезда в движение осуществляется в соответствии с пунктом 17 приложения № 19 к Инструкции.»

Комментарии к п. 50 ИДП:

На перегонах сокращенное или технологическое опробование тормозов выполняет локомотивная бригада. Обязательный порядок проведения опробования и проверки тормозов приведен в Приложении 2 Правила технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава.

Остановка в пути следования ввиду срабатывания автотормозов или срыва стоп-крана может иметь под собой разные причины. Начиная от разъединения тормозных рукавов и заканчивая сходом подвижного состава, либо травмой пассажира. После остановки необходимо осмотреть весь состав. Отправиться дальше возможно лишь только после того, как найдут причину остановки и убедятся в отсутствии препятствий для дальнейшего движения.

Цитата ИДП:

«51. На участках, оборудованных автоматической блокировкой, автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, при остановке на перегоне пассажирского поезда проводник последнего пассажирского вагона обязан проверить видимость поездных сигналов, внимательно наблюдать за перегоном и в случае появления вслед идущего поезда принять меры к его остановке.

При обслуживании локомотивов пассажирских поездов машинистом без помощника машиниста перед приведением поезда в движение на железнодорожной станции или перегоне машинист должен получить от начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда сообщение о готовности поезда к отправлению.»

Комментарии к п. 51 ИДП:

Правильное обозначение хвостового вагона имеет принципиальное значение в обеспечении безопасности движения. Заблаговременное обнаружение такого сигнала позволит локомотивной бригаде принять меры к остановке своего поезда и не допустить столкновения. При остановке в пути следования пассажирского поезда данный сигнал должен быть отчетливо виден попутному поезду. При определенных обстоятельствах это может спасти человеческие жизни. Если в поле зрения появился попутный поезд, то проводник обязан принять меры к его остановке. Для этого необходимо подавать сигналы остановки: красным развернутым флагом днем и красным огнем ручного фонаря ночью. При отсутствии днем красного флага, а ночью ручного фонаря с красным огнем сигналы остановки подаются: днем — движением по кругу желтого флага, руки или какого-либо предмета; ночью — движением по кругу фонаря с огнем любого цвета (п.54 ИСИ прил.1 к ПТЭ). Важно заранее подать сигнал об остановке, чтобы было время остановить поезд и не допустить столкновение.

Комментарии про средства интервального регулирования приведены в пунктах 7 и 8 ИДП.

Цитата ИДП:

«52. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, основными системами интервального регулирования движения поездов являются: автоматическая блокировка; автоматическая локомотивная сигнализация, применяемая как самостоятельная система интервального

регулирования; полуавтоматическая блокировка с автоматическим контролем прибытия поезда в полном составе.

Движение поездов на однопутных перегонах, оборудованных автоматической блокировкой для двустороннего движения, осуществляется в обоих направлениях.

На двухпутных перегонах с односторонней и с двусторонней автоматической блокировкой по каждому железнодорожному пути движение четных поездов осуществляется по одному главному железнодорожному пути, нечетных – по другому главному железнодорожному пути, каждый из которых является правильным для поездов данного направления.

На многопутных железнодорожных линиях железнодорожных путей общего пользования порядок движения по каждому главному железнодорожному пути и организации движения поездов на участках трехниточного или четырехниточного железнодорожного пути (при сплетении железнодорожных путей) устанавливается владельцем инфраструктуры в соответствии с требованиями Инструкции.

На двухпутных и многопутных перегонах, оборудованных в одном из направлений автоматической блокировкой, в противоположном (по неправильному железнодорожному пути) – путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации, при организации двустороннего движения, движение поездов в по неправильному железнодорожному пути осуществляется по сигналам локомотивных светофоров.

На двухпутных (многопутных) перегонах с двусторонней автоматической блокировкой, если каждый из железнодорожных путей не специализирован для пропуска поездов преимущественно одного направления, двустороннее движение по каждому железнодорожному пути осуществляется в соответствии с движением поездов на однопутных перегонах, оборудованных автоматической блокировкой в обоих направлениях.

Порядок ввода в действие и эксплуатации новых систем интервального регулирования движения поездов, не предусмотренных Инструкцией, а также порядок прекращения и возобновления их действия устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) на основании технической и эксплуатационной документации на вводимые системы интервального регулирования движения поездов.

На малоинтенсивных линиях (участках) железнодорожных путей общего пользования и на железнодорожных путях необщего пользования в качестве средств связи при движении поездов допускается применять электрожелезную систему и телефонные средства связи.

С разрешения владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) допускается отправлять поезда с разграничением временем, в соответствии с приложением № 6 к Инструкции.

Движение поездов по железнодорожному пути межстанционного перегона осуществляется только по одной системе интервального регулирования движения поездов.»

Комментарии к п. 52 ИДП:

Блокировкой называется система приборов и устройств, которыми блокируется (ограждается) участок пути, занятый поездом. Путевая блокировка обеспечивает безопасность движения поездов в границах перегонов. В соответствии с организацией движения на двухпутных и однопутных линиях блокировка бывает двухпутная и однопутная. Существуют две основные системы блокировки – автоматическая и полуавтоматическая.

При автоматической блокировке проходные сигналы открываются и закрываются автоматически (без участия человека) в зависимости от состояния ограждаемого ими блок-участка (свободен или занят). Входные и выходные сигналы закрываются автоматически, но открываются с помощью специальных приборов управления. При полуавтоматической блокировке сигналы открываются и закрываются, как правило, вручную, но для того, чтобы сигнал открыть, необходимо его отомкнуть, что возможно только после освобождения поездом данного блок-участка. Автоматическое закрытие всех сигналов и автоматическое открытие проходных сигналов осуществляется посредством устройства рельсовых цепей.

Порядок ввода в эксплуатацию объектов железнодорожной автоматики и телемеханики при строительстве, модернизации или реконструкции объектов инфраструктуры устанавливается в соответствии с СТО РЖД 19.002-2017 Системы и устройства железнодорожной автоматики и телемеханики. Порядок ввода в эксплуатацию.

Порядок производства работ, обеспечивающий безопасность движения поездов при технической эксплуатации устройств и систем сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ) железнодорожной автоматики и телемеханики ОАО «РЖД» устанавливается Инструкцией по обеспечению безопасности движения поездов при технической эксплуатации устройств и систем СЦБ ЦШ-530-11, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 20 сентября 2011 г. № 2055р.

Техническая эксплуатация устройств и систем СЦБ включает организацию и проведение работ по контролю технического состояния, техническому обслуживанию, ремонту и устранению неисправностей

этих устройств и систем.

Технически на одном перегоне могут иметься различные системы интервального регулирования, но при проследовании одного поезда по перегону должна использоваться только одна система.

На двухпутных линиях движение по главным путям специализировано по направлениям. При движении по неправильному пути, как правило, используется автоматическая локомотивная сигнализация, поскольку она не требует установки дополнительных светофоров.

Комментарии про средства интервального регулирования также приведены в пп.7 и 8 ИДП.

Цитата ИДП:

«53. На отдельных линиях (участках) общего пользования и железнодорожных путях необщего пользования движение поездов допускается:

по приказам диспетчера поездного, передаваемым машинисту ведущего локомотива по устройствам технологической железнодорожной электросвязи;

посредством одного жезла;

посредством одного локомотива.

При совпадении границы двух железнодорожных станций, а также на железнодорожных путях необщего пользования, не имеющих отдельных пунктов, допускается применять маневровый порядок движения.

Перечень участков и железнодорожных станций с указанием порядка организации движения в случаях, перечисленных в настоящем пункте, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 53 ИДП:

Основная задача – обеспечить безопасный пропуск поездов. При движении по приказам диспетчера поездного ответственность за безопасный пропуск лежит именно на нем. Он сам должен контролировать дислокацию поездов, следить за поездами, находящимися в движении и планировать свою работу так, чтобы не допустить столкновение. При движении посредством одного жезла безопасность обеспечивается тем, что при отсутствии на станции в аппарате управления жезла выходной светофор открыть не получится, это, например, обеспечит невыезд поезда на занятый перегон навстречу идущему поезду. Если движение осуществляется одним локомотивом, то безопасность обеспечивается отсутствием других поездов, с которыми может произойти столкновение.

Перечень участков и железнодорожных станций с указанием порядка организации движения в случаях, перечисленных в пункте 53 ИДП утверждается приказом начальника железной дороги в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 9 июня 2012 г. № 1158р.

Цитата ИДП:

«54. Допустимые на железнодорожном транспорте общего пользования скорости движения поездов в зависимости от конструкции железнодорожного пути и типов железнодорожного подвижного состава устанавливаются владельцем инфраструктуры в соответствии с Инструкцией.

Скорости движения поездов по железнодорожным путям необщего пользования устанавливаются локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования в соответствии с Инструкцией.

Скорость проследования поездами светофора с одним желтым (немигающим) огнем не должна превышать 60 км/ч.

Поездам, оборудованным устройствами безопасности, обеспечивающими контроль допустимой скорости движения, разрешается проследование светофора с одним желтым (немигающим) огнем со скоростью, определяемой устройством безопасности, но не более 80 км/ч.

Для пассажирских поездов, обращающихся со скоростью более 140 км/ч, скорость проследования светофора с одним желтым (немигающим) огнем должна устанавливаться не более 100 км/ч.

Скорость проследования светофора с одним желтым (немигающим) огнем, расположенного на участке, оборудованном автоблокировкой, на расстоянии менее требуемого тормозного пути от следующего светофора, а на участке, не оборудованном автоблокировкой, расположенного от основного сигнала на расстоянии менее тормозного пути при полном служебном торможении, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Скорость движения поезда вагонами вперед не должна превышать 25 км/ч. Для хозяйственных поездов при наличии устройств технологической железнодорожной электросвязи между машинистом ведущего локомотива (специального самоходного подвижного состава) и машинистом первой по ходу движения единицы подвижного состава (работником, в обязанности которого входит слежение за свободностью железнодорожного пути и принятие мер к остановке поезда при угрозе безопасности движения или жизни людей), а также восстановительных и пожарных поездов – не более 40 км/ч. Скорость следования снегоочистителей устанавливается локальным нормативным актом

владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Скорость движения поездов на железнодорожных путях необщего пользования при приеме на частично занятые железнодорожные пути или на технологические участки производства не должна превышать 15 км/ч в начале пути приема.

Скорость движения поезда при приеме на свободный участок железнодорожного пути, занятого железнодорожным подвижным составом, не должна превышать 20 км/ч.

Скорость движения по месту, требующему уменьшения скорости, должна соответствовать указанной в предупреждении или установленной локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), а при отсутствии этих указаний – не более 25 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч.»

Комментарии к п. 54 ИДП:

Для каждого тягового плеча устанавливаются наибольшие скорости, какие могут допускать машинисты при вождении пассажирских и грузовых поездов.

Скорость движения поездов в пределах перегонов и отдельных пунктов устанавливается исходя из требований безопасности движения в зависимости от мощности и состояния пути, наличия кривых, а также типа локомотивов и вагонов. Снижение установленных скоростей движения не должно допускаться, так как при этом замедляется доставка грузов и пассажиров и ухудшается оборот вагонов и локомотивов.

Соблюдение установленных данным ограничений скоростей движения необходимо для обеспечения безопасности движения и, в частности, предупреждения проезда запрещающих сигналов.

Скорость не более 25 км/час при движении по стрелкам на отклоненные боковые пути установлена с целью уменьшения износа стрелочных переводов и подвижного состава, а также создания условий для плавности хода поездов.

Превышение наибольшей допускаемой скорости машинистами является грубейшим нарушением условий безопасности движения поездов. В необходимых случаях машинист может сделать нагон для ускорения движения поезда, но при этом не должна быть превышена установленная скорость.

Допускаемые скорости движения определяются в соответствии с Положением о нормах допускаемых скоростей движения подвижного состава

по железнодорожным путям колеи 1520 (1524) мм, утвержденному распоряжением ОАО «РЖД» от 8 ноября 2016 г. № 2240р для конкретного подвижного состава и конкретной конструкции пути и п. 15 ИСИ.

Допустимые скорости при технической эксплуатации устройств и систем СЦБ установлены Инструкцией по обеспечению безопасности движения поездов при технической эксплуатации устройств и систем СЦБ ЦШ-530-11, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 20 сентября 2011 г. № 2055р.

Допустимые скорости для снегоочистительной техники устанавливаются в соответствии с Положением об организации работы бригад снегоуборочной и снегоочистительной техники на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 21 февраля 2020 г. № 386/р.

Нормы допускаемых скоростей движения подвижного состава по железнодорожным путям колеи 1520 (1524) мм распространяются на участки пути и подвижной состав (кроме специального подвижного состава), удовлетворяющие требованиям Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации и утвержденных в соответствии с ними нормативных актов Минтранса России и ОАО «РЖД».

Визуальные примеры, указанных в пункте значений светофоров, приведены в приложении №1 к ПТЭ.

Цитата ИДП:

«55. Для регулирования движения поездов по приказу диспетчера поездного применяется отправление поездов по неправильному железнодорожному пути.

Отправление пассажирских поездов по неправильному железнодорожному пути допускается в каждом отдельном случае по приказу уполномоченного работника владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Безостановочный пропуск пассажирских поездов со скоростью более 140 км/ч по неправильному железнодорожному пути на перегоне производится в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.»

Комментарии к п. 55 ИДП:

Отправление по неправильному пути (схема отправления приведена на рисунке 5.14) производится в исключительных ситуациях и несет за собой риски нарушения безопасности, которые заключаются в опасности отправления встречного поезда и возможного столкновения. Поэтому регулирование движения производится по приказу поездного диспетчера.

Отправление пассажирских поездов по неправильному железнодорожному пути допускается в каждом отдельном случае в соответствии с Методическими указаниями «Регламент оперативных действий работников хозяйства перевозок, связанных с движением поездов и маневровой работой, в аварийных и нестандартных ситуациях», утвержденными распоряжением ОАО «РЖД» от 29 декабря 2016 г. №ЦД-261/р.

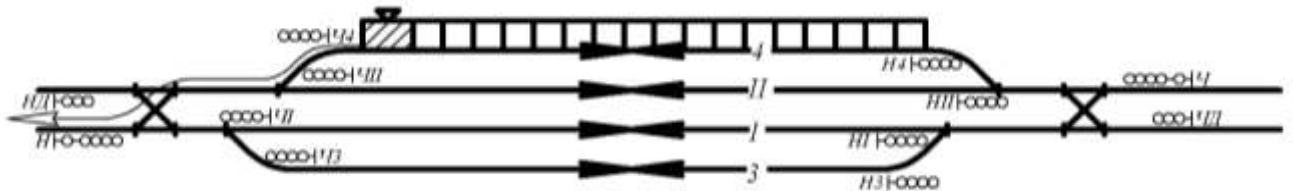


Рисунок 5.14 – Схема отправления поезда по неправильному пути

Цитата ИДП:

«56. На двухпутных перегонах и по смежному железнодорожному пути многопутных перегонов запрещается встречное движение скоростных и высокоскоростных пассажирских поездов с грузовыми, в составе которых имеются:

- 1) вагоны с грузами всех степеней боковой негабаритности;
- 2) открытый железнодорожный подвижной состав, груженный сыпучими грузами;
- 3) железнодорожный подвижной состав, груженный окатышами.»

Комментарии к п. 56 ИДП:

Данные меры продиктованы соображениями безопасности. Частицы окатышей и сыпучих грузов на такой скорости от ветра, возникающего при прохождении двух поездов по смежным путям, могут вылететь из открытого подвижного состава (полувагона) и повредить проходящий пассажирский поезд. А это в свою очередь может повлечь травму пассажира, проводников или локомотивной бригады. Аналогично и с вагонами с грузами с боковой негабаритностью.

Цитата ИДП:

«57. Перечень перегонов с наличием железнодорожных переездов, оборудованных автоматическими устройствами только для поездов, следующих по правильному железнодорожному пути, а также перегонов, где имеются улавливающие тупики, с указанием необходимых мер по обеспечению безопасности движения при отправлении на таких перегонах поездов по неправильному железнодорожному пути, устанавливается

локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (железнодорожных путей необщего пользования), при этом должен быть предусмотрен порядок заблаговременного извещения дежурных по железнодорожным переездам о каждом отправленном поезде.»

Машинисты поездов, отправляемых в порядке регулировки по неправильному железнодорожному пути, а также в случаях возвращения поездов на железнодорожную станцию отправления по неправильному железнодорожному пути, должны проследовать железнодорожный переезд, оборудованный односторонними автоматическими устройствами:

1) обслуживаемый дежурным работником – со скоростью не более 40 км/ч;

2) не обслуживаемый дежурным работником – со скоростью не более 25 км/ч;

3) на железнодорожных путях необщего пользования – со скоростью не более 15 км/ч.

После проследования по железнодорожному переезду головой поезда машинисту разрешается повысить скорость движения, до установленной для данного перегона.

Комментарии к п. 57 ИДП:

Перечень перегонов с наличием железнодорожных переездов, оборудованных автоматическими устройствами только для поездов, следующих по правильному железнодорожному пути, а также перегонов, где имеются улавливающие тупики, с указанием необходимых мер по обеспечению безопасности движения при отправлении на таких перегонах поездов по неправильному железнодорожному пути утверждается приказом начальника железной дороги в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 9 июня 2012 г. №1158р.

Извещение дежурных по приезду служит для того, чтобы удостовериться в том, что до него доведена информация о приближающемся поезде, и что он закрывает переезд. Все это сделано для ликвидации человеческого фактора в вопросе обеспечения безопасности движения. С этой же целью внеграфиковые поезда по неправильному пути должны снижать свою скорость, поскольку риск ошибки дежурного по переезду в данном случае возрастает. Подход к переезду с меньшей скоростью позволит быстрее остановить поезд и постараться предотвратить столкновение с автомобилем, который может оказаться на путях.

Цитата ИДП:

«58. Закрытие и открытие перегонов или отдельных железнодорожных путей перегонов, а также прекращение и возобновление действия систем интервального регулирования движения поездов осуществляется по приказу диспетчера поездного.

При переходе с основных систем интервального регулирования движения поездов на телефонные средства связи обмен поездными телефонограммами между дежурными по железнодорожным станциям на однопутных перегонах, а в случаях организации двустороннего движения по одному из путей и на двухпутных (многопутных) перегонах, должен осуществляться по поездной диспетчерской связи под контролем диспетчера поездного. При неисправности поездной диспетчерской связи дежурные по железнодорожным станциям действуют в соответствии с приложением № 5 к Инструкции.»

Комментарии к п. 58 ИДП:

Все переходы с системы интервального регулирования на телефоне средства связи и обратно, закрытие и открытие перегонов и т.п. производится лишь с приказа поездного диспетчера. Даже после восстановления работы блокировки до получения приказа дежурные должны продолжать использовать телефонные средства связи. Все данные операции производятся также под контролем поездного диспетчера. Данные меры направлены на обеспечение безопасности движения во время прекращения действий систем интервального регулирования.

Цитата ИДП:

«59. Дежурные по железнодорожной станции, дежурные путевого поста, в обязанности которых входит распоряжение приемом, отправлением и пропуском поездов, а также другими передвижениями железнодорожного подвижного состава, перед вступлением на дежурство обязаны:

1) ознакомиться с планом предстоящей поездной и маневровой работы, имеющимися указаниями и распоряжениями, касающимися приема и отправления поездов и производства маневров, наличием и расположением железнодорожного подвижного состава на приемоотправочных железнодорожных путях, положением (свободностью или занятостью) прилегающих к железнодорожной станции перегонов (блок-участков);

2) убедиться в исправности аппаратов управления устройствами железнодорожной автоматики и телемеханики, связи и наличии на них пломб в соответствии с описью, а также в исправности обслуживаемых им лично стрелочных переводов;

3) проверить наличие на рабочем месте инструмента, сигнальных

принадлежностей и инвентаря согласно описи, а также их исправность;

4) ознакомиться с записями в журнале диспетчерских распоряжений, журнале движения поездов, книге предупреждений, журнале осмотра, журнале поездных телефонограмм, а также в книгах и журналах, предусмотренных техническо-распорядительным актом железнодорожной станции (инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования).

Вступление дежурных по железнодорожной станции на дежурство оформляется в журнале движения поездов следующими записями:

«...» 20.. г. ... ч ... минут Дежурство принял ДСП (ДСП поста) ... (подпись).

«...» 20.. г. ... ч ... минут Дежурство сдал ДСП (ДСП поста) ... (подпись).

Перед текстом о приеме и сдаче дежурства указываются показания счетчиков искусственного срабатывания устройств контроля прибытия, пригласительных сигналов или искусственной разделки маршрута, вспомогательного перевода стрелок (при их наличии), а также наличие инвентаря строгого учета на посту дежурного по железнодорожной станции, дежурного путевого поста.

На железнодорожных станциях, где журнал движения поездов ведется в электронном виде, порядок оформления записи о вступлении на дежурство устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 59 ИДП:

На крупных станциях может быть несколько дежурных по станции, постам или паркам, каждый из которых единолично распоряжается движением поездов в пределах своего района работы. Разграничение районов управления на таких станциях и круг обязанностей, связанных с движением поездов, каждого дежурного по станции, посту или парку указываются в ТРА станции.

Никто, кроме дежурного по станции, не может отдавать распоряжений о приеме, отправлении и пропуске поездов, и производстве маневров на путях, по которым следуют поезда или с которых возможен выход подвижного состава на пути или маршруты следования поездов.

Дежурный по станции обязан явиться на работу своевременно, отдохнувшим и одетым по форме.

Для того чтобы непосредственно после вступления на дежурство уверенно руководить приемом, отправлением и пропуском поездов,

и маневровой работой и обеспечивать безопасность движения, дежурный по станции перед вступлением на дежурство должен всесторонне ознакомиться с обстановкой на станции.

Расписка дежурного по станции о приеме дежурства свидетельствует о том, что он полностью ознакомился с обстановкой, в том числе с содержанием записей во всех книгах и журналах, которые ведутся дежурным по станции, и в дальнейшем, вступив на дежурство, не имеет права ссылаться на незнание тех положений, которые записаны в этих книгах и журналах и касаются его работы.

При наличии на аппаратах управления устройствами СЦБ счетчиков искусственного срабатывания устройств контроля прибытия, пригласительных сигналов или искусственной разделки маршрутов перед приведенным текстом о приеме и сдаче дежурства в журнале движения поездов записываются также показания счетчиков. Каждое искусственное срабатывание счетчика является следствием нарушения нормальной работы соответствующих устройств СЦБ, которое вызывается неисправностью этих устройств, приемом поездов на неспециализированные пути или отправлением поездов с таких путей, ошибочным заданием маршрутов приема или отправления поездов и другими причинами.

Количество таких срабатываний за смену, определяемое разностью между показаниями счетчика при приеме и сдаче дежурства, позволяет делать выводы о степени устойчивости или неустойчивости работы устройств СЦБ, а также о четкости руководства дежурным по станции операциями по приему, отправлению и пропуску поездов.

На железнодорожных станциях, где журнал движения поездов ведется в электронном виде, порядок оформления записи о вступлении на дежурство утверждается приказом начальника региональной дирекции управления движением ОАО «РЖД», в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 1 июня 2011 г. № 1200р.

Цитата ИДП:

«60. Дежурный по железнодорожной станции, в обязанности которого входит распоряжение приемом, отправлением и пропуском поездов, а также другими передвижениями железнодорожного подвижного состава, после вступления на дежурство обязан:

1) проверить явку на работу составителей поездов, дежурных станционных постов централизации, операторов постов централизации, дежурных стрелочных постов, сигнальщиков и работников, определенных владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего

пользования);

2) проверить через них состояние обслуживаемых ими рабочих мест, правильность закрепления железнодорожного подвижного состава в соответствии с технико-распорядительным актом железнодорожной станции (инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования);

3) при наличии отклонений от нормальной работы систем управления движением поездов принять меры для обеспечения их нормальной работы и безопасности движения, а при необходимости сообщить об этом начальнику железнодорожной станции и диспетчеру поезвному на железнодорожных путях общего пользования или уполномоченному работнику владельца железнодорожного пути необщего пользования.»

Комментарии к п. 60 ИДП:

Дежурный по станции, являясь единоличным распорядителем всеми операциями, связанными с приемом и отправлением поездов и производством маневров, должен подавать подчиненным ему работникам пример строгого выполнения Правил технической эксплуатации и других руководящих положений, касающихся работы на станции, и неуклонно требовать четкого их выполнения от каждого исполнителя.

Все распоряжения по движению поездов и маневровой работе дежурный по станции должен давать кратко, ясно и, дав распоряжение, каждый раз выслушать его повторение и убедиться, что оно понято правильно.

Дежурным по станции или по его распоряжению оператором при дежурном по станции, оператором поста централизации или дежурным стрелочного поста производится управление приборами сигнализации, централизации и блокировки, открытие и закрытие сигналов (кроме автоматически действующих).

О всех обнаруженных лично или по докладам других работников случаях неисправности путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети дежурный по станции должен сделать запись в журнале осмотра и немедленно известить обслуживающего эти устройства работника (электромеханика СЦБ, дорожного мастера и др.). О неисправностях средств сигнализации и связи при движении поездов, поездной радиосвязи, а также о невозможности открытия входных и выходных светофоров дежурный по станции, кроме того, должен поставить в известность поездного диспетчера. Об устранении неисправности соответствующим работником делается отметка в журнале осмотра, которая удостоверяется его подписью и подписью дежурного по станции.

Схема действий дежурного после вступления на дежурство приведена на рисунке 5.15.



Рисунок 5.15 – Действия дежурного по станции перед и после вступления на дежурство

Цитата ИДП:

«61. Порядок выдачи разрешений, передачи предупреждений, книги для записи предупреждений на поезда, рекомендуемые образцы которых приведены в приложениях № 22 – № 28 к Инструкции, ведения журналов движения поездов, журнала поездных телефонограмм, журнала диспетчерских распоряжений, журнала учета тормозных башмаков, журнала осмотра, а также передачи команд на движение с использованием автоматизированных систем, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п.61 ИДП:

Порядок выдачи разрешений, передачи предупреждений, книги для записи предупреждений на поезда, ведения журналов движения поездов, журнала поездных телефонограмм, журнала диспетчерских распоряжений, журнала учета тормозных башмаков, журнала осмотра, а также передачи команд на движение с использованием автоматизированных систем устанавливается в соответствии с Технологической инструкцией по организации работы станции в части ведения электронного журнала формы ДУ-58 и автоматической выдачи бланков формы ДУ-50, ДУ-52, ДУ-54 и ДУ-64

и Единого порядка выдачи бланков формы ДУ-50, ДУ-52, ДУ-54 и ДУ-64 при различном техническом оснащении автоматизированных рабочих мест ДСП и тягового подвижного состава, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 31 января 2022 г. №176р.

По мере разработки и ввода в эксплуатацию новых систем автоматизированного ведения документов, со стороны ОАО «РЖД» должны быть разработаны соответствующие локальные нормативные акты. До введения новых нормативных актов эксплуатация осуществляется в соответствии с эксплуатационной документацией.

Цитата ИДП:

«62. Движением поезда управляет машинист ведущего локомотива. Машинисты локомотивов в составе поезда, в том числе подталкивающего, обязаны подчиняться всем указаниям и сигналам машиниста ведущего локомотива и повторять их.

Порядок работы подталкивающих локомотивов устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 62 ИДП:

Движением поезда управляет машинист ведущего локомотива, т.к. он единственный из всех возможных машинистов может видеть дорогу впереди, следить за свободностью пути, а при возникновении препятствий применить торможение.

Порядок работы подталкивающих локомотивов регламентируется Инструкцией о порядке организации работы подталкивающих локомотивов, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 3 ноября 2015 г № 2640р.

Цитата ИДП:

«63. Следование поездов вагонами вперед допускается:
при движении на железнодорожные пути необщего пользования и по этим железнодорожным путям и обратно;
при движении хозяйственных, восстановительных и пожарных поездов;
при движении поездов, оборудованных дополнительной кабиной управления в хвосте состава;
при движении поездов, оборудованных на хвостовом вагоне системой, обеспечивающей дистанционный контроль из кабины управления свободности железнодорожного пути, подаваемых сигналов и положения стрелок по маршруту следования;

в случаях, предусмотренных в приложении № 8 к Инструкции.

В голове такого поезда должен находиться работник, в обязанности которого входит наблюдение за свободностью железнодорожного пути и принятие мер к остановке поезда при угрозе безопасности движения или жизни людей.

Порядок следования поездов вагонами вперед при применении на хвостовом вагоне системы, обеспечивающей дистанционный контроль из кабины управления свободности железнодорожного пути, подаваемых сигналов и положения стрелок по маршруту следования, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 63 ИДП:

В ряде случаев технологически необходимо обеспечить следование вагонами вперед (например, ввиду ограничений путевого развития при подаче вагонов на грузовой фронт, либо при осуществлении ремонтных работ, когда локомотив находится на достаточно удаленном расстоянии от места, где необходимо контролировать путь). При движении вагонами вперед главное обеспечить безопасность движения путем проверки свободности маршрута перед началом движения и непрерывным контролем свободности пути в момент движения.

При наличии устройства или системы, разрешенной в установленном порядке к применению, либо наличии вагонов, оборудованных системами, обеспечивающими дистанционный контроль, разрешенными аналогично, разрабатывается нормативный документ ОАО «РЖД», исходя из характеристик и эксплуатационной документации на такие устройства и системы

Цитата ИДП:

«64. Машинист при приемке локомотива, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава и при управлении им обязан:

1) иметь при себе свидетельство на право управления соответствующим типом железнодорожного подвижного состава, а также служебный формуляр;

2) знать конструкцию локомотива, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава, на котором должна осуществляться его работа в соответствии с квалификационными требованиями, профиль обслуживаемого участка, расположение на нем постоянных сигналов, сигнальных указателей и знаков и их назначение,

а также места расположения железнодорожных переездов на обслуживаемом участке, при следовании с поездами иметь при себе расписание движения поездов на обслуживаемом им участке;

3) при приемке локомотива, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава убедиться в его исправности, обратив особое внимание на действие тормозов, песочниц, комплектность и работоспособность устройств технологической железнодорожной электросвязи, радиоэлектронных средств передачи данных, приборов для подачи звукового сигнала, а по записи в журнале технического состояния локомотива убедиться в исправном действии локомотивных устройств автоматической локомотивной сигнализации и устройств безопасности, проверить наличие сигнальных принадлежностей, противопожарных средств;

4) при курсировании по железнодорожным путям, принадлежащим владельцу инфраструктуры (владельцу железнодорожных путей необщего пользования), иметь подтверждение о прохождении медицинского осмотра и прохождении предрейсовых (предсменных) видов медицинских осмотров;

5) обеспечить безопасное следование поезда с точным соблюдением графика движения;

б) выполнять требования Правил.»

Комментарии к п. 64 ИДП:

Локомотивом называется силовая тяговая установка, перемещающаяся по рельсовым путям и предназначенная для осуществления движения поездов по железным дорогам. Провозная способность железнодорожных линий, а также скорость и сроки перемещения пассажиров и грузов зависят прежде всего от локомотивов — основной движущая силы на железнодорожном транспорте.

Знание Правил технической эксплуатации является важнейшим условием безопасности движения поездов. Твердое знание сигналов, умение своевременно и правильно их подавать и точно выполнять — главная обязанность каждого железнодорожника.

Должностная инструкция, знание которой также обязательно для каждого железнодорожника, представляет собой практическое руководство работающему на определенном участке железнодорожного транспорта. В должностной инструкции определяются обязанности работников и их ответственность за выполнение порученной им работы.

В правилах по технике безопасности содержатся требования и указания по обеспечению личной безопасности каждого работника.

Каждый работник обязан постоянно совершенствоваться в знании Правил

технической эксплуатации. Глубокое знание Правил – обязательное условие повышения качества всей эксплуатационной работы и обеспечения безопасности движения.

Обязанности машиниста при приемке локомотива, мотор-вагонного подвижного состава (МВПС) и ССПС схематично изображены на рисунке 5.16



Рисунок 5.16 – Обязанности машиниста при приемке локомотива, МВПС и ССПС

При исполнении служебных обязанностей работники, связанные с движением поездов, обязаны иметь при себе удостоверение о сдаче экзамена.

Медицинское освидетельствование работников, принимаемых на железнодорожный транспорт на должности, связанные с движением поездов, проводится в точном соответствии с соответствующими правилами медицинского освидетельствования.

Ни один работник не может быть допущен к выполнению работы, связанной с движением поездов, если врачебная комиссия признает его непригодным к выполнению этой работы.

Работники железнодорожного транспорта, связанные с движением поездов, обязаны периодически проходить медицинское переосвидетельствование. Внеочередное переосвидетельствование проходят работники, перемещаемые на другие должности, для которых установлены другие медицинские требования.

Цитата ИДП:

«65. Машинист после прицепки локомотива к составу поезда (специального самоходного подвижного состава к составу хозяйственного поезда) обязан:

1) убедиться в правильности сцепления локомотива, специального самоходного подвижного состава с первым вагоном состава и соединения воздушных рукавов и электрических проводов, а также в открытии концевых кранов между ними;

2) зарядить тормозную магистраль сжатым воздухом, убедиться в том, что падение давления не превышает установленных норм, и опробовать автотормоза;

3) получить справку об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии, сверить указанный в ней номер хвостового вагона с натурным листом и убедиться в соответствии тормозного нажатия в поезде установленным нормам;

4) знакомиться по натурному листу с составом грузового и грузопассажирского поезда – наличием вагонов, занятых людьми, грузами отдельных категорий, указанных в правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте, а также открытого железнодорожного подвижного состава;

5) ознакомиться по натурному листу с составом пассажирского и почтово-багажного поезда – наличием вагонов, занятых грузобагажом и багажом;

б) установить присвоенный номер поезда и номер локомотива на пульте управления радиостанцией если локомотив оснащен радиостанцией с индивидуальным вызовом.

После прицепки локомотива к составу пассажирского поезда с электроотоплением вагонов машинист обязан опустить токоприемники для подключения электромехаником высоковольтных междувагонных электрических соединителей.

На участках, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией, машинист ведущего локомотива, мотор-вагонного, специального самоходного подвижного состава обязан перед отправлением с железнодорожной станции включить эти устройства, а на участках, оборудованных радиосвязью, убедиться, что радиостанция включена, и путем вызова проверить устойчивость радиосвязи с начальником (механиком-бригадиром) пассажирского поезда (с руководителем работ в хозяйственном поезде).»

Комментарии к п. 65 ИДП:

Подъезжая к составу, машинист обязан вспомогательным тормозом остановить локомотив на расстоянии 10-15 м от первого вагона.

Осмотрщик вагонов или работник, на которого эта обязанность

возложена владельцем инфраструктуры, обязан убедиться в исправной работе автосцепки и нормальном положении рычага расцепного механизма автосцепки первого вагона.

По команде осмотрщика вагонов или работника, на которого эта обязанность возложена владельцем инфраструктуры, машинист должен привести в движение локомотив и подъезжать к составу со скоростью не более 3 км/ч, обеспечив плавность сцепления автосцепок.

Обязанности машиниста после прицепки к составу поезда схематически изображены на рисунке 5.17.

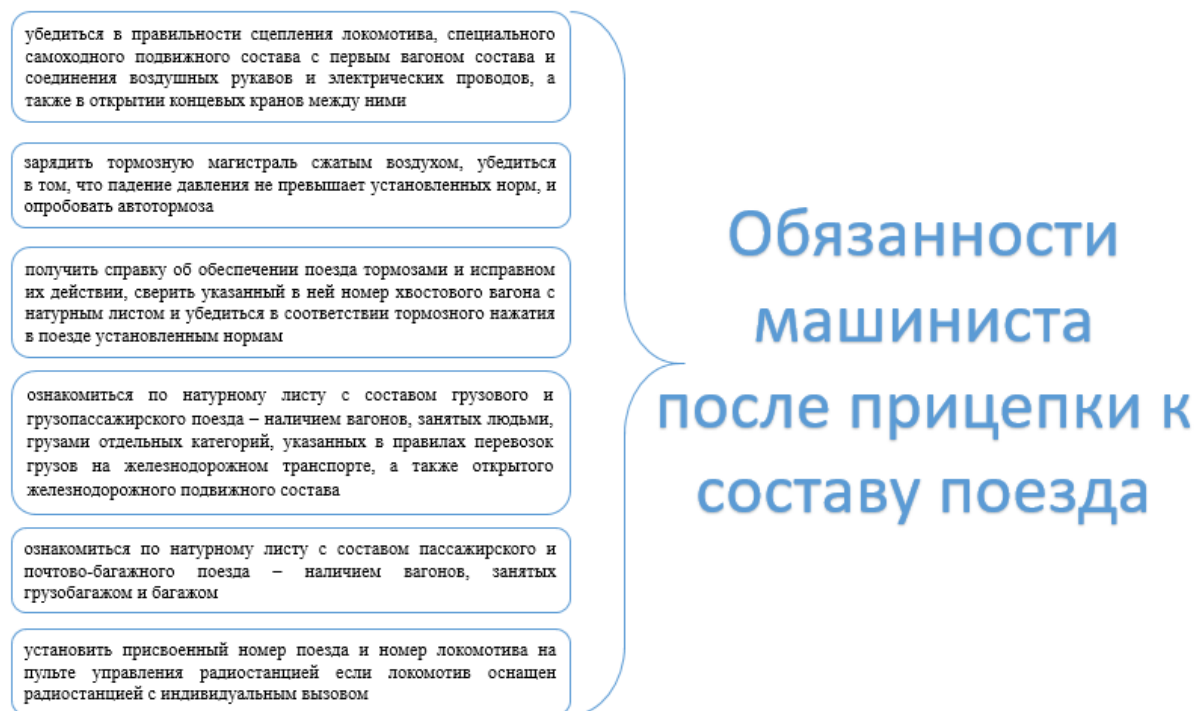


Рисунок 5.17 – Обязанности машиниста после прицепки к составу поезда

После сцепления локомотива с грузовым составом машинист кратковременным движением от состава должен проверить надежность сцепления.

После сцепления локомотива с грузовым составом, закрепленным специальными механическими упорами, осмотрщик вагонов или работник, на которого эта обязанность возложена владельцем инфраструктуры, совместно с машинистом проверяют надежность сцепления по сигнальным отрезкам замков автосцепок.

После сцепления локомотива с пассажирским, почтово-багажным, грузопассажирским поезда пассажирских вагонов, локомотивов и вагонов мотор-вагонного подвижного состава, о количестве груженых и порожних вагонов и их загрузке, вагонов с выключенными тормозами, количестве вагонов в пассажирском поезде, наличии в нем вагонов с выключенными

электропневматическими тормозами или включенных вагонов с отличающимися по принципу действия воздухораспределителями пассажирского типа. Исходя из этих данных выбирается зарядное давление в тормозной магистрали ведущего локомотива.

После необходимо произвести пробу тормозов с получением соответствующей справки и по натурному листу ознакомиться с составом. Все данные действия необходимы для лучшего понимания ситуации машинистом, если в пути следования случится аварийная ситуация.

Натурный лист состава пассажирского и почтово-багажного поезда, где указывается наличие вагонов, занятых грузобагажом и багажом имеет форму ДУ-1Л (приведена на рисунке 5.18 и 5.19).

Форма ДУ-1Л

НАТУРНЫЙ ЛИСТ ПАССАЖИРСКОГО ПОЕЗДА N _____ 0000

"__" число _____ 20__ г. "__" час. "__"

Станция формирования _____ Станция назначения _____
(оборота состава)



№ п/п	№ вагона	Род вагона	Тара вагона	Станция и дорога назначения вагона	Примечание
1	2	3	4	5	6
1.					
2.					
3.					
4.					
5.					
6.					
7.					
8.					
9.					
10.					
11.					
12.					
13.					
14.					
15.					
16.					
17.					
18.					

Рисунок 5.18 – Форма ДУ-1Л (лицевая сторона)

Оборотная сторона формы ДУ-1Л

Состав, вес и длина пассажирских вагонов поезда

Род вагонов	4-осных вагонов	Всего осей	Масса, т	Условная длина	4-осных вагонов	Всего осей	Масса, т	Условная длина
Пассажирские								
Почтовые								
Багажные								
Прочие								
Итого вагонов пассажирского парка								

Кроме, того вагонов грузового парка

Осей - всего	Количество грузовых вагонов по дорогам назначения										
	Род вагона	Крытые	Платформы	Полувагоны	Цистерны		Рефрижераторные	Прочие			Всего
					Всего	В том числе 8-осные		Всего	4-осные	6/8-осные	
Состояние вагона									В том числе		
	цм	кр	пт	мл							
Рабочий парк	Грузовые										
	Порожние										
Нерабочий парк											
Итого											
Рабочий парк	Грузовые										
	Порожние										
Нерабочий парк											
Итого											
Итоговые данные о поезде в целом											
Осей поезда - всего											
		Тара	Нетто	Брутто	Тара	Нетто	Брутто				
Масса поезда в тоннах											
Условная длина поезда											

ДСП Станция составления ДСП Станция изменения состава
 Оператор (Штемпель) Оператор (Штемпель)

Рисунок 5.19 – Оборотная сторона формы ДУ-1Л

Требования предпоследнего абзаца пункта 65 ИДП относятся только к электровозам.

Цитата ИДП:

«66. Машинист и его помощник при ведении поезда, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава обязаны:

1) следить за свободностью железнодорожного пути, сигналами, сигнальными указателями и знаками, выполнять их требования и повторять друг другу все сигналы, подаваемые светофорами (кроме проходных светофоров с зеленым огнем на участках с автоблокировкой), сигналы остановки и уменьшения скорости, подаваемые с железнодорожного пути и поезда;

2) следить за состоянием и целостностью поезда,

Электронная подпись. Подписал: Храмов А.М.
 №2603/р от 07.10.2022

а на электрифицированных участках – за состоянием контактной сети;

3) наблюдать за показаниями приборов, контролирующих бесперебойность и безопасность работы локомотива, мотор-вагонного подвижного состава и специального самоходного подвижного состава;

4) при входе на железнодорожную станцию и проследовании по станционным железнодорожным путям подавать установленные сигналы, следить по стрелочным указателям за правильностью маршрута, за свободностью железнодорожного пути и сигналами, подаваемыми работниками железнодорожных станций, а также за движением поездов и маневровыми передвижениями на соседних железнодорожных путях (путях, имеющих общее междупутье), немедленно принимая меры к остановке при угрозе безопасности движения.

После остановки поезда на железнодорожной станции, если в нем обнаружены какие-либо неисправности, машинист обязан немедленно доложить об этом дежурному по железнодорожной станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией – диспетчеру поезвному.

При необходимости остановки на железнодорожной станции машинист обязан остановить поезд, не проезжая выходного светофора (при его отсутствии – предельного столбика) пути приема. При этом локомотив грузового поезда должен быть остановлен у выходного светофора (при его отсутствии – у предельного столбика). Не доезжая до них, машинисту разрешается остановить поезд, если машинист убедится через дежурного по железнодорожной станции по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, что весь состав установлен в границах полезной длины пути приема.

В случае обнаружения в пути следования неисправности объектов инфраструктуры, обнаружении препятствий для движения поездов, а также при обнаружении неисправности в поезде или в поездах, следующих по соседним железнодорожным путям, машинист поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи обязан сообщить об этом дежурному по ближайшей железнодорожной станции или диспетчеру поезвному, а также машинистам поездов, следующим по этому перегону.»

Комментарии к п. 66 ИДП:

Постоянное и неослабное наблюдение за сигналами является важнейшей обязанностью работников локомотивной бригады. Машинисту и его помощнику запрещается одновременно отвлекаться от наблюдения за сигналами. Чтобы не пропустить показания сигнала, машинист и помощник обязаны повторять друг другу видимые впереди сигналы.

При автоматической локомотивной сигнализации предупреждения о смене показаний светофора на более запрещающие машинист получает свистком самих приборов и подтверждает освоение воспринятых сигналов нажатием рукоятки бдительности. Однако необходимо помнить, что и на участках с автоматической локомотивной сигнализацией могут быть выставлены постоянные и переносные сигналы, а также подаваться ручные, звуковые и другие сигналы остановки или уменьшения скорости, не связанные с действием приборов автоматической локомотивной сигнализации. За такими сигналами, как машинист, так и его помощник должны строго наблюдать, контролировать их показания и принимать соответствующие меры.

Во время хода поезда машинист должен наблюдать за работой помощника и своевременно давать ему необходимые указания.

Локомотивная бригада отправляющегося со станции или проследующего ее без остановки поезда обязана убедиться в том, что маршрут отправления сделан правильно и препятствий к следованию по этому маршруту нет. Если будет замечено какое-либо препятствие для безопасного прохода поезда по станционным путям, машинист обязан немедленно принять меры к остановке поезда.

Для правильной и плавной остановки поезда машинист должен хорошо знать профиль, на котором расположена станция, а также профиль подхода к ней. При входе на станцию машинист обязан проявлять высокую бдительность и требовать этого же от своих коллег. При электротяге машинист и его помощник обязаны следить и убедиться в том, что поезд принимается на электрифицированный путь. При остановке машинист должен наблюдать за тем, не подаются ли сигналы о подтягивании поезда для установки его в границах предельных столбиков.

При остановке грузового поезда отпуск автотормозов следует произвести только после полной его остановки. Несоблюдение этого требования может привести к разрыву поезда.

Остановка поезда в границах полезной длины – одна из ключевых задач для обеспечения безопасности движения. Несоблюдение этого правила влечет за собой боковое столкновение с поездом, движущимся по соседнему пути.

Локомотивная бригада имеет возможность одними из первых обнаружить неисправности. При выявлении любых неисправностей должно быть немедленно сообщено дежурному по станции, либо поезднему диспетчеру для принятия мер по их устранению. Если неисправность угрожает движению, то необходимо незамедлительно принять меры по остановке поезда.

Цитата ИДП:

«67. Машинист при ведении поезда, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава обязан:

1) иметь тормозные устройства всегда готовыми к действию, проверять их в пути следования, не допускать падения давления в главном резервуаре и в тормозной магистрали ниже установленных норм;

2) при запрещающих показаниях светофоров, наличии сигналов остановки и сигналов, требующих снижения скорости, применяя служебное торможение, останавливать поезд, не проезжая сигнала остановки, а сигнал уменьшения скорости проследовать со скоростью, не более установленной для данного сигнала в соответствии с приложением № 1 к Правилам;

3) проследовать сигнальный знак, ограждающий нейтральную вставку, со скоростью не менее 20 км/ч;

4) при внезапной подаче сигнала остановки или внезапном возникновении препятствия немедленно применить средства экстренного торможения для остановки поезда.»

Комментарии к п. 67 ИДП:

Чтобы содержать автотормоза в постоянной исправности и иметь их готовыми в любой момент к действию, машинист и его помощник должны хорошо знать устройство тормозов и их действие, уметь предупреждать появление неисправностей в них и, если возникает какая-либо неисправность, — уметь быстро определить причину этой неисправности и принять меры к ее устранению. Исправное состояние тормозов и их действие машинист обязан проверять на стоянках, а также во время хода, производя проверочное торможение и отпуск, сообразуясь со скоростью движения и профилем пути.

Обязанности машиниста и его помощника при ведении поезда схематично приведены на рисунке 5.20.

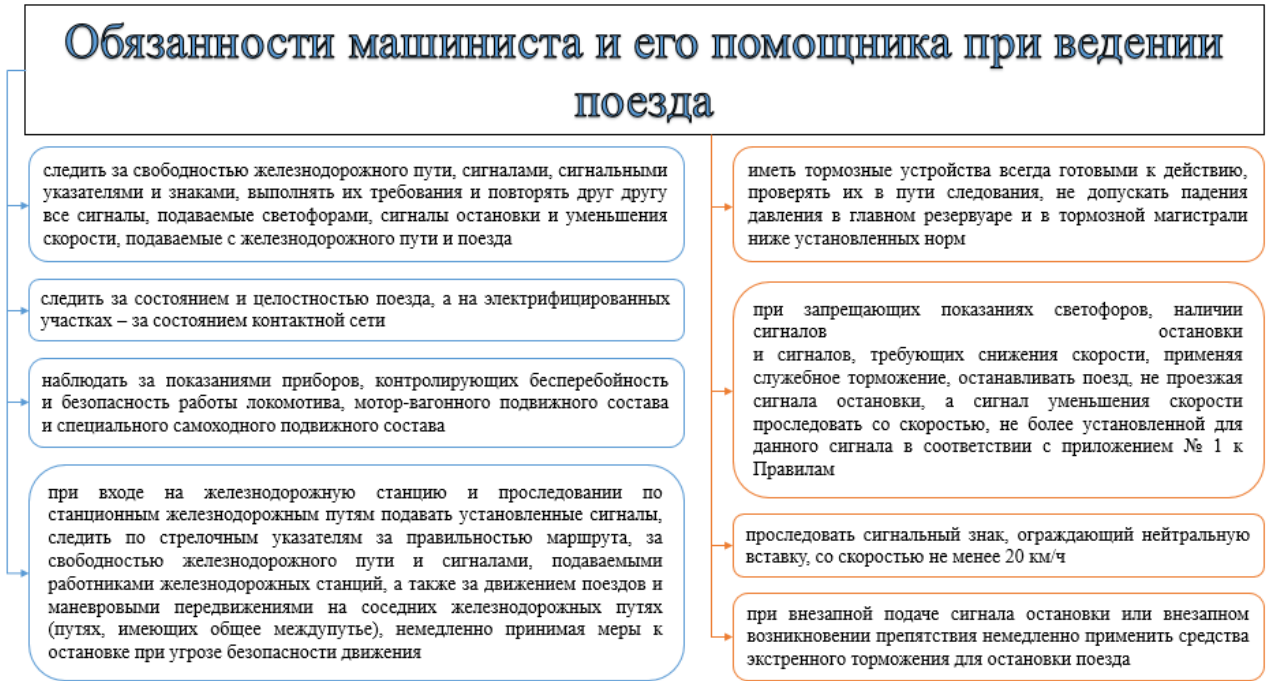


Рисунок 5.20 – Обязанности локомотивной бригады при ведении поезда

Знание правил торможения поезда в зависимости от системы тормозов (пассажирских или грузовых), длины поезда, профиля пути (затяжной спуск, перевалистый профиль), условий погоды и т. д. является важнейшей обязанностью машиниста, так как от этого зависит плавное и безопасное следование поезда.

Прекращать действие компрессора в пути – небезопасно, так как это ведет к понижению давления воздуха в тормозной магистрали вследствие утечек и ее разрядки, в результате чего при значительных утечках может произойти самоторможение. Для того чтобы тормозную магистраль иметь в любой момент готовой к действию, т. е. наполненной сжатым воздухом установленного давления, запрещено также прекращать действие насоса или компрессора при остановках менее 20 мин. В случае остановки на перегоне нельзя прекращать работу насоса или компрессора независимо от длительности стоянки.

Цитата ИДП:

«68. Машинист в пути следования поезда, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава не вправе:

1) превышать скорости, установленные Инструкцией, локальным нормативным актом владельца инфраструктуры, перевозчика, владельца железнодорожных путей необщего пользования, а также выданными предупреждениями и указаниями сигналов;

2) отвлекаться от управления локомотивом, мотор-вагонным подвижным

составом, специальным самоходным подвижным составом, его обслуживания и наблюдения за сигналами и состоянием железнодорожного пути;

3) отключать исправно действующие устройства безопасности или вмешиваться в их работу;

4) отправляться на перегон при отказе на локомотиве, мотор-вагонном подвижном составе, специальном самоходном подвижном составе тягового оборудования, обеспечивающего ведение поезда, и невозможности устранения причины отказа.»

Комментарии к п. 68 ИДП:

Машинист должен знать и строго выполнять установленные графиком движения скорости движения, а также скорости движения, устанавливаемые приказом заместителя генерального директора ОАО «РЖД», в соответствии с Регламентом по подготовке, согласованию и утверждению приказов об установлении допускаемых скоростей движения, утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 14 февраля 2020 г №319/р.

Если у машиниста имеется письменное предупреждение о сокращении скорости, то он должен хранить его в кабине управления так, чтобы иметь его всегда перед глазами.

Превышение установленной скорости, особенно на спусках, является грубейшим нарушением, которое может повлечь за собой тяжелые последствия. Машинист должен помнить, что тормозные средства в поезде рассчитаны для определенной скорости движения.

Если эту скорость превысить, то имеющиеся тормозные средства окажутся недостаточными для остановки поезда или требуемого снижения скорости.

Поскольку действующие устройства безопасности направлены на то, чтобы в случае возникновения опасных ситуаций, проблем с управлением из кабины, личностных конфликтов между помощником и машинистом и т.д. как можно быстрее остановить поезд. Вмешательство с работу данных систем и их отключение недопустимо, поскольку это снижает общий уровень безопасности движения.

Комментарии к приложению № 1 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации «Порядок организации движения поездов на участках, оборудованных автоматической блокировкой»

I. Общие положения

Цитата Приложения №1 к ИДП:

«1. При автоматической блокировке разрешением на занятие поездом блок-участка служит разрешающее показание выходного или проходного светофора.

На проходных светофорах (кроме находящихся перед входными светофорами), расположенных на затяжных подъемах в соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) допускается установка условно-разрешающего сигнала, подаваемого знаком в виде буквы «Т», устанавливаемого в соответствии с требованиями Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 1 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом.

После остановки поезда перед проходным светофором с красным огнем, с непонятным показанием или погасшим огнем при нахождении на впереди расположенном блок-участке поезда (препятствия) машинисту запрещается продолжать движение. Если машинист не знает о нахождении на впереди расположенном блок-участке поезда (препятствия), он должен после остановки отпустить автотормоза и вести поезд до следующего светофора на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч. Если во время стоянки поезда на проходном светофоре появится разрешающее показание, то разрешается продолжить движение в соответствии с требованиями Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утверждаемых настоящим Приказом (далее – Правила).

Если после проследования проходного светофора с запрещающим показанием, с непонятным показанием или погасшим огнем, и дальнейшем следовании по блок-участку на локомотивном светофоре появится желтый с красным, желтый или зеленый огонь, машинист поезда должен руководствоваться показаниями локомотивного светофора.

При неустойчивом показании огней на локомотивном светофоре во время следования по блок-участку машинист должен вести поезд до следующего

светофора на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч.

При движении поезда по участку машинист поезда и его помощник обязаны следить за показаниями светофоров и строго выполнять их требования, а при наличии автоматической локомотивной сигнализации – следить за показаниями путевых, и локомотивного светофоров.

Когда сигнал путевого светофора не виден (по причине взаимного расположения поезда и путевого светофора, наличия условий ограниченной и недостаточной видимости или при неблагоприятных условиях), машинист поезда и его помощник до приближения к путевому светофору на расстояние видимости обязаны руководствоваться показаниями локомотивного светофора.»

Комментарии к п. 1 Приложения №1 к ИДП:

Автоматическая блокировка (автоблокировка) – система интервального регулирования движения железнодорожных поездов, попутно следующих по железнодорожному перегону с помощью сигналов проходных светофоров, установленных на границах блок-участков.

Установка условно-разрешающего сигнала, подаваемого знаком в виде буквы «Т» разрешает грузовому поезду проследование светофора с красным огнем или знака «Граница блок-участка» при показании локомотивного светофора «желтый огонь с красным» со скоростью на железнодорожных путях общего пользования не более 20 км/ч, на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

Блок-участок – часть железнодорожного перегона, оборудованного автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи, которая может быть ограничена проходными светофорами или проходным светофором и входным светофором железнодорожной станции, или выходным светофором и первым попутным светофором.

Блок-участок может быть не только с фиксированными границами, но и с дискретно изменяемыми границами или непрерывно изменяемыми границами в зависимости от типа применяемой системы интервального регулирования. При этом указатели границы блок-участка не устанавливаются.

О свободности впереди расположенного блок-участка машинист может путем ведения переговоров по имеющимся средствам технологической

железнодорожной связи с дежурными по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон.

Локомотивный светофор – устройство отображения оптических сигнальных показаний на основе кодов автоматической локомотивной сигнализации, устанавливаемый в кабине машиниста.

Под неустойчивым показанием огней на локомотивном светофоре подразумевается самопроизвольное, хаотичное переключение сигнальных огней или полное отсутствие огней на локомотивном светофоре.

При движении поезда по участку машинист поезда и его помощник обязаны выполнять требования регламента ведения служебных переговоров, изложенных в приложении №20 к ИДП.

Цитата Приложения №1 к ИДП:

«2. На железнодорожных участках, оборудованных автоматической блокировкой, при несоответствии показаний путевого и локомотивного светофоров машинист поезда должен руководствоваться только показаниями путевых светофоров.

Если при движении по железнодорожным путям перегона или железнодорожной станции, оборудованным путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации, на локомотивном светофоре внезапно появится белый огонь, машинист должен вести поезд до следующего светофора (или до появления разрешающего показания на локомотивном светофоре) с особой бдительностью и со скоростью не более 40 км/ч.

В случае неисправности устройств автоматической локомотивной сигнализации машинист поезда обязан:

1) при управлении локомотивом пассажирского или грузового поезда при исправных средствах связи довести этот поезд до пункта смены локомотивных бригад, где устройства автоматической локомотивной сигнализации должны быть отремонтированы без отцепки локомотива или должна быть произведена замена локомотива;

2) при управлении мотор-вагонным подвижным составом довести этот поезд до конечной железнодорожной станции с основным или оборотным депо либо железнодорожной станции, имеющей пункт их технического обслуживания.

В случае неисправности систем безопасности или автоматической локомотивной сигнализации машинист, обслуживающий локомотив пассажирского поезда без помощника машиниста, обязан довести поезд до ближайшей железнодорожной станции и затребовать вспомогательный локомотив.

Следование поездов с неисправными устройствами автоматической локомотивной сигнализации или с неисправными локомотивными устройствами безопасности до указанных пунктов должно осуществляться по указанию диспетчера поездного, передаваемому дежурным по железнодорожным станциям участка и машинисту.»

Комментарии к п. 2 Приложения №1 к ИДП:

В условиях нормальной работы средств централизации и связи при автоматической блокировке, показания путевых светофоров имеют наивысший приоритет над показаниями других сигнализирующих устройств, применяемых совместно.

К путевым устройствам автоматической локомотивной сигнализации относятся устройства передачи сигнала АЛС посредством рельсопроводного канала с возможностью дополнительного передачи информации посредством радиоканала.

При передаче указаний диспетчера поездного, работники железнодорожного транспорта обязаны выполнять требования, устанавливаемые приложением №20 к ИДП.

Цитата Приложения №1 к ИДП:

«3. При соединении поездов на перегоне машинисту поезда, идущего на соединение, разрешается следовать по указанию диспетчера поездного без остановки на блок-участок, занятый поездом, с которым предстоит соединение, со скоростью, обеспечивающей остановку у стоящего поезда, на железнодорожных путях общего пользования – не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч.»

Комментарии к п. 3 Приложения №1 к ИДП:

Движение поездов по путям общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования со скоростью не более 15 км/ч позволяет обеспечить должный уровень безопасности движения поездов, путем обеспечения возможности осуществления немедленной остановки подвижного состава при возникновении такой необходимости.

Цитата Приложения №1 к ИДП:

«4. Отправление поезда с железнодорожной станции по неправильному железнодорожному пути производится по разрешающему показанию выходного светофора. На двухпутных и многопутных перегонах,

оборудованных постоянно действующими устройствами для организации движения по неправильному железнодорожному пути по сигналам локомотивного светофора, границы блок-участков должны соответствовать ординатам светофоров, установленных для движения по правильному железнодорожному пути.

При ведении поезда по неправильному железнодорожному пути по сигналам локомотивного светофора машинист поезда и его помощник обязаны:

1) при зеленом огне на локомотивном светофоре следовать со скоростью, установленной владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) для этих случаев;

2) при желтом огне следовать со скоростью не более 50 км/ч;

3) при появлении на локомотивном светофоре желтого огня с красным снизить скорость до 20 км/ч и остановить поезд перед первым путевым светофором встречного направления;

4) после остановки поезда при желтом огне с красным, красном, белом или негорящими огнями, если машинист видит или знает, что впереди расположенный блок-участок занят поездом, ему запрещается продолжать движение до освобождения блок-участка и появления на локомотивном светофоре желтого или зеленого огня;

5) если машинист не знает о нахождении на впереди расположенном блок-участке поезда и за время остановки и отпуска тормозов на локомотивном светофоре не появился желтый или зеленый огонь, он должен возобновить движение и до конца следующего блок-участка вести поезд со скоростью не более 20 км/ч с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения. Если при следовании по блок-участку красный, белый или негорящие огни локомотивного светофора сменяются на желтый с красным, машинисту разрешается продолжить движение со скоростью не более 20 км/ч, а при появлении желтого или зеленого огня – руководствоваться показаниями локомотивного светофора;

б) в конце блок-участка при желтом или зеленом огне на локомотивном светофоре продолжить движение, руководствуясь этими сигналами; при сохранении красного, белого огня, при негорящих огнях или появлении желтого огня с красным машинист должен вновь остановить поезд и далее продолжить движение в соответствии с подпунктами 4 и 5 пункта 4 настоящего Порядка;

7) в случае внезапного появления на локомотивном светофоре вместо разрешающего сигнала желтого огня с красным, красного, белого огня

или при негорящих огнях локомотивного светофора машинист поезда обязан снизить скорость до 20 км/ч и вести поезд с ограниченной скоростью до конца блок-участка или до появления разрешающего сигнала на локомотивном светофоре, следовать с особой бдительностью и готовностью остановиться, если на железнодорожном пути окажется препятствие для дальнейшего движения. При сохранении в конце блок-участка на локомотивном светофоре желтого огня с красным, красного, белого огня или негорящих огней локомотивного светофора дальнейшее движение осуществляется в соответствии с подпунктами 4 и 5 пункта 4 настоящего Порядка;

8) в случае нарушения работы устройств автоматической локомотивной сигнализации на локомотиве остановить поезд у границы блок-участка, а далее следовать до входного светофора (до границы станции) со скоростью не более 20 км/ч с особой бдительностью и готовностью остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

Прием на железнодорожную станцию поезда, следующего по неправильному железнодорожному пути, производится по входному светофору.»

Комментарии к п. 4 Приложения №1 к ИДП:

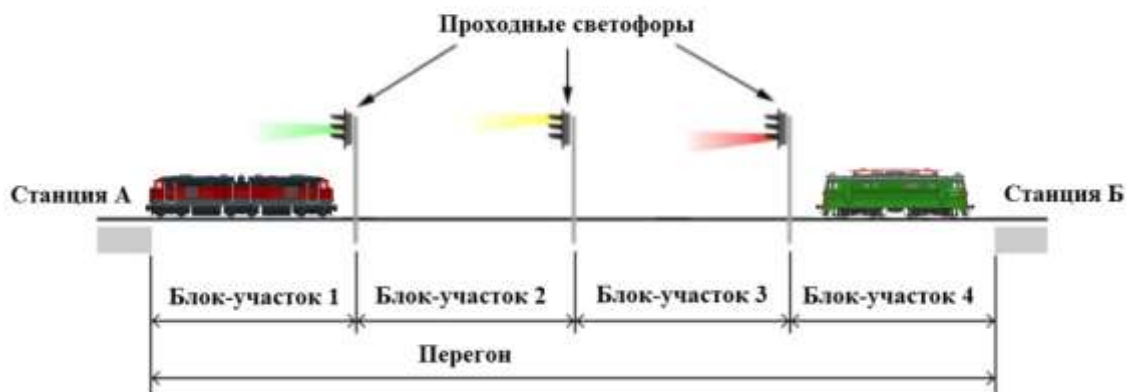


Рисунок 5.21 – Границы блок-участков

О свободности впереди расположенного блок-участка машинист может узнать путем ведения переговоров по имеющимся средствам технологической железнодорожной связи с дежурными по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, с диспетчером поездным или с локомотивными бригадами поездов, находящихся на перегоне.

Движение поездов по путям общего пользования со скоростью не более 20 км/ч позволяет обеспечить должный уровень безопасности движения поездов, путем обеспечения возможности осуществления немедленной остановки подвижного состава при возникновении такой необходимости.

На локомотивном светофоре белый огонь указывает, что локомотивные устройства включены, но показания путевых светофоров на локомотивный светофор не передаются, и машинист руководствуется только показаниями путевых светофоров.

Желтый огонь с красным – разрешается движение с готовностью остановиться, следующий блок-участок занят.

Красный огонь загорается при вступлении поезда на занятый блок-участок (рисунок 5.21).

Движение поездов по путям общего пользования со скоростью не более 20 км/ч позволяет обеспечить должный уровень безопасности движения поездов, путем обеспечения возможности осуществления немедленной остановки подвижного состава при возникновении такой необходимости.

Порядок осуществления приема поезда на железнодорожную станцию, следующего по неправильному железнодорожному пути изложен в ТРА станции.

II. Прием и отправление поездов

Цитата Приложения №1 к ИДП:

«5. Перед приемом и отправлением поезда дежурный по железнодорожной станции в соответствии с приложением № 9 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных настоящим Приказом (далее – Инструкция) подготавливает маршрут приема или отправления и открывает входной (выходной) светофор.

На однопутных перегонах, а также при необходимости отправления поезда по неправильному железнодорожному пути на двухпутных перегонах с двусторонней автоматической блокировкой или по одному из железнодорожных путей двухпутного (многопутного) перегона, оборудованному двусторонней автоматической блокировкой с однопутными правилами движения, или при движении по неправильному железнодорожному пути по сигналам локомотивных светофоров дежурный по железнодорожной станции обязан согласовать право занятия перегона с диспетчером поездным, а при отсутствии связи с диспетчером поездным – с дежурным по смежной железнодорожной станции.

При проследовании поезда входной (выходной) светофор автоматически закрывается. Если управление светофором осуществляется сигнальной

рукояткой, дежурный по железнодорожной станции ставит ее в нормальное положение.

На двухпутных (многопутных) участках входные, маршрутные и выходные светофоры, расположенные на главных железнодорожных путях железнодорожной станции в правильном направлении, разрешается переводить на автодействие. В этом случае светофоры работают в автоматическом режиме.»

Комментарии к п. 5 Приложения №1 к ИДП:

Порядок подготовки маршрута приема или отправления поезда с железнодорожной станции с учетом местных условий изложен в ТРА станции.

Рекомендуемая форма запроса разрешения на право занятия перегона:

«Разрешите отправить поезд № ... по пути №... перегона. ДСП...».

«Разрешаю отправить поезд № ... по пути №... перегона. ДСП...».

Автодействие светофора – это автоматическое переключение сигнальных показаний железнодорожного светофора в соответствии с условиями, контролируемые в замкнутом маршруте.

Цитата Приложения №1 к ИДП:

«6. Отправление поездов при наличии групповых выходных (маршрутных) светофоров, если железнодорожные пути отправления не оборудованы повторительными светофорами, производится по разрешающему показанию группового выходного (маршрутного) светофора и маршрутному указателю, показывающему цифрой зеленого цвета номер того железнодорожного пути, с которого разрешается отправление поезда.

Если на железнодорожном пути отправления установлен повторительный светофор группового светофора, то отправление поезда с этого железнодорожного пути до группового светофора производится по показанию повторительного светофора.

При неисправности маршрутных указателей или повторительных светофоров, групповых светофоров или, когда голова поезда находится за повторительным светофором, разрешение на отправление поезда при открытом групповом светофоре передается машинисту поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи распорядительным актом (далее – приказ) в соответствии с приложением № 20 к Инструкции или посредством автоматизированной системы.

Порядок передачи приказа посредством автоматизированной системы определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Отправление поезда по открытому выходному (маршрутному) групповому светофору допускается осуществлять в том числе по разрешению на бланке
ДУ-54, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 24 к Инструкции, с заполнением пункта II, переданному машинисту поезда.»

Комментарии к п. 6 Приложения №1 к ИДП:



Рисунок 5.22 – Групповой светофор с маршрутным указателем

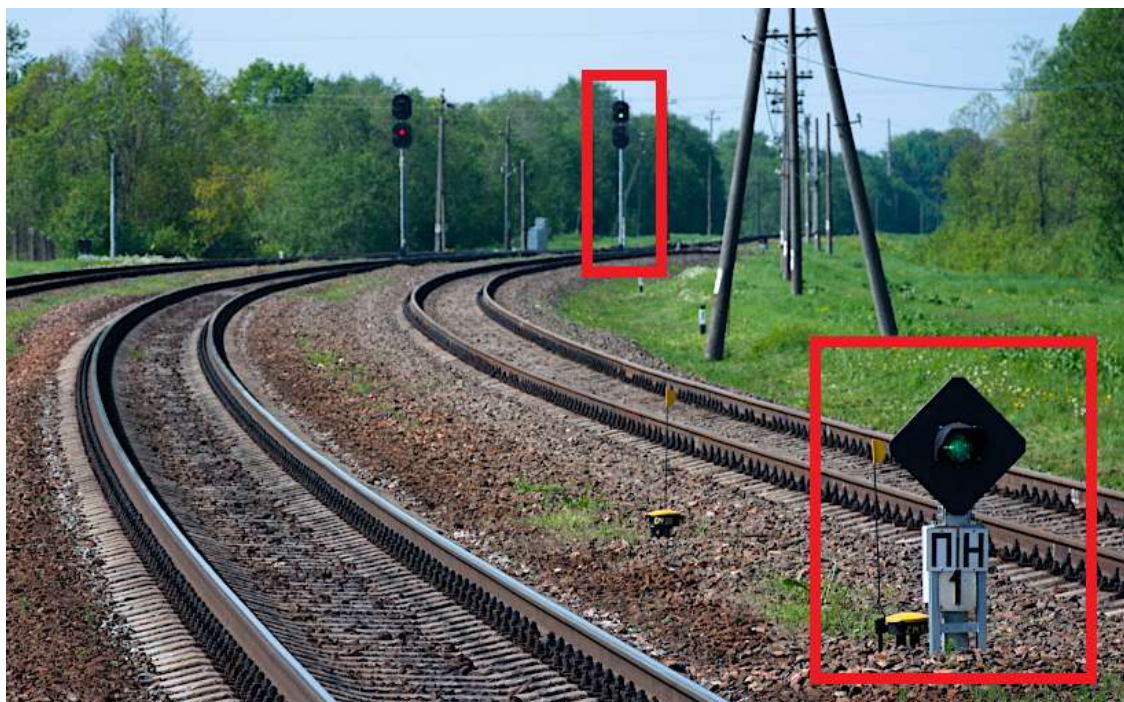


Рисунок 5.23 – Повторительный светофор ПН1

Рекомендуемая форма передачи приказа дежурного по железнодорожной станции по устройствам технологической железнодорожной электросвязи фиксируемый на регистраторе переговоров:

«Приказ №..., время ...час., ...минут. Разрешаю поезду №... отправиться с _____ пути по _____ пути перегона «..» при закрытом выходном (проходном, маршрутном) светофоре ... литер. Далее следовать по сигналам автоблокировки. ДСП станции «...».

Передав приказ, дежурный по железнодорожной станции обязан убедиться в правильности восприятия информации машинистом отправляемого поезда порядком, указанным в приложении № 20 к ИДП.

Текст приказа дежурный по железнодорожной станции заносит в графу «Примечание» журнала движения поездов напротив номера отправляемого поезда или в отдельный журнал учета регистрируемых приказов дежурного по железнодорожной станции (при наличии такового на станции).

Для обеспечения безопасности движения поездов, владелец инфраструктуры вправе разрабатывать и вводить в действие локальные нормативные акты, учитывающие местные условия, уровень оснащения инфраструктуры, регламентирующие порядок передачи приказа дежурного по железнодорожной станции машинисту отправляемого поезда посредством автоматизированной системы.

Разрешение на бланке ДУ-54 заполняет лично дежурный по железнодорожной станции или работник, оговоренный в ТРА станции. Заполненный бланк формы ДУ-54, дежурный по железнодорожной станции

отправления передает машинисту локомотива отправляемого поезда лично или через работника, указанного в ТРА станции.

Бланк разрешения на отправление поезда (бланк ДУ-54)

<p>КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ № <u>15</u></p> <p>Железнодорожная станция (штемпель) Щелково 335507</p> <p>«<u>11</u>» <u>ИЮНЯ</u> 20<u>22</u> г.</p> <p>Разрешение выдано на поезд № <u>2705</u> с заполнением пункта <u>II</u></p> <p>Дежурный по железнодорожной станции <u>Семенов Ален</u></p>	<p>РАЗРЕШЕНИЕ № <u>15</u></p> <p>Железнодорожная станция (штемпель) Щелково 335507</p> <p>«<u>11</u>» <u>ИЮНЯ</u> 20<u>22</u> г.</p> <p style="text-align: center;">I</p> <p>Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по _____ пути при запрещающем показании выходного (маршрутного) светофора и со скоростью не свыше 20 км/ч, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, следовать до первого проходного (выходного) светофора и далее по сигналам автоблокировки (до принятия сигналов автоматической локомотивной сигнализации, а далее руководствоваться сигналами автоматической локомотивной сигнализации). Настоящее разрешение дает право проследовать только запрещающее показание выходного (маршрутного) светофора железнодорожной станции.</p> <p style="text-align: center;">II</p> <p>Разрешаю поезду № <u>2705</u> отправиться с <u>3</u> пути по открытому выходному (маршрутному) групповому светофору <u>Н1</u> и следовать далее по сигналам автоблокировки.</p> <p>Дежурный по железнодорожной станции <u>Семенов Ален</u> (ненужное зачеркнуть)</p>
---	---

Рисунок 5.24 – Вариант заполнения пункта II разрешения на бланке формы ДУ-54

Цитата Приложения №1 к ИДП:

«7. Отправление с железнодорожной станции поездов в случаях, когда голова поезда находится за выходным светофором, в том числе и после остановки поезда за этим светофором из-за самопроизвольного его закрытия, если, восприняв запрещающее показание, машинист поезда остановит поезд уже после проезда сигнала, осуществляется в соответствии с пунктами 15 и 16 настоящего Порядка.

Если ведущий локомотив поезда находится за выходным (маршрутным) светофором с разрешающим показанием, то отправление поезда осуществляется:

а) по приказу, переданному по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, в соответствии с приложением № 20 к Инструкции, или посредством автоматизированной системы;

б) по разрешению переданному машинисту поезда на бланке зеленого цвета с заполнением пункта II бланка ДУ-54.

В случаях, когда ведущий локомотив находится за выходным светофором, оборудованным с обратной стороны повторительной головкой, отправление поезда производится по разрешающему показанию на повторительной головке.

В случаях, установленных локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), отправление поездов с железнодорожных путей, не имеющих светофоров, производится в порядке, аналогичном отправлению при неисправности выходного светофора.»

Комментарии к п. 7 Приложения №1 к ИДП:

Рекомендуемая форма передачи приказа дежурного по железнодорожной станции по устройствам технологической железнодорожной электросвязи фиксируемый на регистраторе переговоров:

«Приказ №..., время ...час., ...минут. Разрешаю поезду №... отправиться с _____ пути по _____ пути перегона «..» при закрытом выходном (проходном, маршрутном) светофоре ... литер. Далее следовать по сигналам автоблокировки. ДСП станции «...».

Передав приказ, дежурный по железнодорожной станции обязан убедиться в правильности восприятия информации машинистом отправляемого поезда порядком, указанным в приложении № 20 к ИДП.

Текст приказа дежурный по железнодорожной станции заносит в графу «Примечание» журнала движения поездов напротив номера отправляемого поезда или в отдельный журнал учета регистрируемых приказов дежурного по железнодорожной станции (при наличии такового на станции).

Разрешение на бланке ДУ-54 заполняет лично дежурный по железнодорожной станции или работник, указанный в ТРА станции. Заполненный бланк формы ДУ-54, дежурный по железнодорожной станции отправления передает машинисту локомотива отправляемого поезда лично или через работника, указанного в ТРА станции.

Повторительная головка позволяет машинисту ведущего локомотива, находящегося за выходным светофором, используя зеркала заднего вида увидеть показания выходного светофора.

Отправление поезда осуществляется либо по регистрируемому приказу дежурного по железнодорожной станции, переданного машинисту поезда посредством имеющейся технологической связи, либо по разрешению

переданному машинисту поезда на бланке зеленого цвета с заполнением пункта II бланка ДУ-54.

Цитата Приложения №1 к ИДП:

«8. Если при разрешающем показании выходного (маршрутного) светофора зеленый огонь на повторительном светофоре не загорается, то машинисту локомотива готового к отправлению пассажирского поезда, стоящего перед повторительным светофором, дежурный по железнодорожной станции должен сообщить (лично, по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, посредством автоматизированной системы, через одного из станционных работников, связанных с движением поездов) о неисправности повторительного светофора и возможности приведения поезда в движение для проследования до выходного (маршрутного) светофора, а далее руководствоваться показаниями выходного (маршрутного) светофора.

Для пассажирского поезда, стоящего перед повторительным сигналом, разрешение на проследование выходного (маршрутного) светофора с запрещающим показанием является также разрешением для проследования негорящего повторительного светофора.

В случае проследования поездом железнодорожной станции без остановки дежурный по железнодорожной станции при вступлении поезда на первый (ближний к железнодорожной станции) участок приближения должен предупредить машиниста поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи о неисправности повторительного светофора (перед маршрутным или выходным светофором). Получив такое сообщение, машинист поезда продолжает движение, руководствуясь показанием локомотивного и выходного или маршрутного светофора.»

Комментарии к п. 8 Приложения №1 к ИДП:

Рекомендуемая форма передачи приказа дежурного по железнодорожной станции по устройствам технологической железнодорожной электросвязи фиксируемый на регистраторе переговоров:

«Приказ №..., время ...час., ...минут. Разрешаю поезду №... отправиться с _____ пути по _____ пути перегона «..» при закрытом повторительном светофоре ... литер по причине неисправности повторительного светофора ... литер. Далее руководствоваться показаниями выходного (маршрутного) светофора. ДСП станции «...».

Рекомендуемая форма передачи приказа дежурного по железнодорожной станции по устройствам технологической железнодорожной электросвязи фиксируемый на регистраторе переговоров:

«Приказ №..., время ...час., ...минут. Разрешаю поезду №... отправиться с _____ пути по _____ пути перегона «..» при закрытом выходном (маршрутном) светофоре ... литер по причине неисправности выходного (маршрутного) светофора ... литер. Далее руководствоваться показаниями автоблокировки. ДСП станции «...».

Рекомендуемая форма передачи приказа дежурного по железнодорожной станции по устройствам технологической железнодорожной электросвязи фиксируемый на регистраторе переговоров:

«Машинист поезда №... находящегося на ... пути! Повторительный светофор ... литер неисправен! При движении руководствуйтесь показанием локомотивного и выходного (маршрутного светофора) светофора... литер. ДСП станции «...» ФИО».

Цитата Приложения №1 к ИДП:

«9. Отправление и движение по перегону поезда с подталкивающим локомотивом, следующим на весь перегон, производятся по сигналам автоматической блокировки.

Отправление и следование поезда с подталкивающим локомотивом, когда последний с перегона возвращается обратно, производятся по сигналам автоматической блокировки, а для возвращения с перегона машинисту подталкивающего локомотива на железнодорожной станции отправления выдается ключ-жезл.»

Комментарии к п. 9 Приложения №1 к ИДП:

Ключ-жезл изымается из блок-аппарата управления лично дежурным по железнодорожной станции и передается машинисту подталкивающего локомотива лично или через работника, указанного в ТРА станции.

Цитата Приложения №1 к ИДП:

«10. Отправление хозяйственного поезда для работы на перегоне с возвращением на железнодорожную станцию отправления (когда перегон не закрывается) производится по сигналам автоматической блокировки (по открытому выходному светофору).

Обратно хозяйственный поезд следует по ключу-жезлу, который перед отправлением с железнодорожной станции вручается лицу, ответственному за выполнение работ, для передачи машинисту поезда перед возвращением этого поезда с перегона.

Ключ-жезл допускается использовать также при подаче и выводе вагонов с не обслуживаемых вспомогательным постом железнодорожных путей, примыкающих к перегону (далее – примыкание).

На двухпутных перегонах, оборудованных устройствами для возможности движения поездов по неправильному железнодорожному пути по показаниям локомотивного светофора, отправление поезда с ключом-жезлом допускается только по правильному железнодорожному пути.

Отправление хозяйственных поездов, состоящих из двух и более единиц специального самоходного подвижного состава, допускается с ключом-жезлом только при исключении их разъединения на перегоне.»

Комментарии к п. 10 Приложения №1 к ИДП:

Изъятый из аппарата ключ-жезл не позволяет открывать разрешающий сигнал выходного светофора для занятия правильного пути двухпутного или многопутного перегона лишь один раз.

При отпращивании хозяйственных поездов, состоящих из двух и более единиц специального самоходного подвижного состава, разъединяющихся на перегоне для проведения работ, машинисту каждого специального самоходного подвижного состава, дежурный по железнодорожной станции выдает отдельное разрешение на бланке формы ДУ-64 с присвоением каждому специальному самоходному подвижному составу отдельного номера поезда.

Порядок организации движения хозяйственных поездов при производстве ремонтных и строительных работ на железнодорожной инфраструктуре изложен в приложении № 13 к ИДП.

Цитата Приложения №1 к ИДП:

«11. При неисправности или отсутствии ключа-жезла отправлять хозяйственный поезд или поезд с подталкивающим локомотивом, возвращающийся с перегона, разрешается только после перехода на телефонные средства связи.

Машинисту ведущего локомотива и машинисту подталкивающего локомотива в этих случаях передаются бланки ДУ-50, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 22 к Инструкции, или посредством автоматизированной системы.»

Комментарии к п. 11 Приложения №1 к ИДП:

При отсутствии или неисправности ключа-жезла для обеспечения безопасности движения в части недопущения случаев отпращивания поездов на перегон вслед хозяйственному поезду или поезду с подталкивающим

локомотивом, возвращающимся на станцию отправления, действие автоматической блокировки прекращается и устанавливается движение по телефонным средствам связи.

Порядок организации движения по телефонным средствам связи изложен в приложении № 5 к ИДП.

Цитата Приложения №1 к ИДП:

«12. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, отправление хозяйственных поездов с работой на перегоне и прибытием на смежную железнодорожную станцию, а также поездов с подталкивающими локомотивами, следующими на весь перегон, производится по разрешающему показанию выходного светофора.

13. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, отправление на перегон хозяйственного поезда с возвращением обратно или поезда с подталкивающим локомотивом, возвращающимся на железнодорожную станцию отправления, с выдачей лицу, ответственному за выполнение работ, или машинисту подталкивающего локомотива ключа-жезла на право обратного следования по перегону производится по разрешающему показанию выходного светофора.

Железнодорожные станции отправления переводятся на резервное управление с вступлением на дежурство работников железнодорожной станции, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов при передаче железнодорожной станции на резервное управление.

При невозможности изъять ключ-жезл или в случае, если аппарат управления не оборудован ключом-жезлом, для отправления хозяйственного поезда или поезда с подталкивающим локомотивом, возвращающимся на железнодорожную станцию отправления, пользование автоматической блокировкой прекращается и устанавливается движение поездов по телефонным средствам связи.»

Комментарии к пп. 12, 13 Приложения №1 к ИДП:

При передаче железнодорожной станции на резервное управление обязанности по выполнению операций по приему и отправлению поездов осуществляет работник, указанный в ТРА станции.

~~При невозможности изъять ключ-жезл или в случае, если аппарат управления не оборудован ключом-жезлом, для обеспечения безопасности движения в части недопущения случаев отправления поездов на перегон велед хозяйственному поезду или поезду с подталкивающим локомотивом,~~

~~возвращающемся на станцию отправления, действие автоматической блокировки прекращается и устанавливается движение по телефонным средствам связи.~~

Невозможность изъятия ключа-жезла вызывает неработоспособность основной системы интервального регулирования, в связи с чем для организации движения поездов необходимо осуществить переход на телефонные средства связи.

Порядок организации движения по телефонным средствам связи изложен в приложении № 5 к ИДП.

Цитата Приложения №1 к ИДП:

«14. Отправление на перегон специального самоходного подвижного состава, имеющего надежное шунтирование рельсовой цепи, производится по сигналам автоматической блокировки.

Требование по обеспечению надежного шунтирования указывается в паспорте (техническом паспорте) или формуляре специального самоходного подвижного состава.

Съемные подвижные единицы оборудуются изоляцией колесных пар для работы на путях, оборудованных рельсовыми цепями.»

Комментарии к п. 14 Приложения №1 к ИДП:

Поездной шунт - это проводник, образуемый колёсной парой подвижного состава, обеспечивающий электрическое соединение рельсов (шунтирование) для выключения путевого приёмника рельсовой цепи.

~~На железнодорожном транспорте роль шунта выполняет колесная пара, по которой протекает электрический сигнал от источника к приемнику. При отсуствии подвижного состава на пути, электрический сигнал от источника к приемнику не поступает и аппарат управления показывает свободу пути (участка пути).~~

Надежное шунтирование позволяет рельсовой цепи устройствам автоблокировки фиксировать наличие подвижного состава на соответствующих блок-участках путем в пределах участка пути. регистрации электрических сигналов посредством рельсовых цепей.

~~При ненадежном шунтировании рельсовая цепь может показывать свободу пути (участка пути) при фактической его занятости, что в свою очередь создаёт риски нарушения безопасности движения оказывает негативное влияние на состояние безопасности движения.~~

Наличие съемных подвижных единиц на блок-участках не регистрируется устройствами автоблокировки ввиду наличия изоляции колесных пар у

сьемных подвижных единиц, препятствующей возникновению шунтирования рельсовых цепей.

III. Действия при неисправностях автоматической блокировки

Цитата Приложения №1 к ИДП:

«15. Если при правильно установленном маршруте и свободном (по показаниям индикации на аппаратах управления) первом блок-участке выходной светофор не открывается, допускается отправлять поезд на двухпутный перегон по правильному железнодорожному пути:

1) по пригласительному сигналу на выходном светофоре;

2) по приказу дежурного по железнодорожной станции, передаваемому машинисту отправляющегося поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи или посредством автоматизированной системы:

«Приказ № ... время ... (час, минут). Разрешаю поезду № ... отправиться с ... пути по ... главному пути при запрещающем показании выходного светофора (... литер) и следовать до первого проходного светофора, а далее руководствоваться сигналами автоблокировки. ДСП ... (фамилия)».

«Приказ № ... время ... (час, минут). Разрешаю поезду № ... отправиться с ... пути по ... главному пути при запрещающем показании маршрутного светофора (... литер) и следовать до выходного (маршрутного) светофора ... литер, а далее руководствоваться сигналами автоблокировки. ДСП ... (фамилия ДСП)».

3) по разрешению на бланке ДУ-54 с заполнением пункта I.»

Комментарии к п. 15 Приложения №1 к ИДП:

Отправление поезда при запрещающем показании выходного светофора допускается осуществлять по пригласительному сигналу при обязательно выполнении требований по соблюдению регламента ведения служебных переговоров, изложенных в приложении №20 к ИДП.

Отправление поезда при запрещающем показании выходного светофора допускается осуществлять по приказу дежурного по железнодорожной станции, передаваемому машинисту отправляющегося поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи. Указанный порядок действий может быть реализован только на железнодорожных станциях, где средства связи оборудованы системой автоматической регистрации переговоров.

При отсутствии на железнодорожной станции системы автоматической регистрации переговоров отправление поезда при запрещающем показании

выходного светофора осуществляется по разрешению на бланке ДУ-54 с заполнением пункта I.

Разрешение на бланке формы ДУ-54 заполняет лично дежурный по железнодорожной станции или работник, указанный в ТРА станции. Заполненный бланк формы ДУ-54, дежурный по железнодорожной станции отправления передает машинисту лично или через работника, указанного в ТРА станции.

Бланк разрешения на отправление поезда (бланк ДУ-54)

<p>КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ № <u>68</u></p> <p>Железнодорожная станция (пункт отправления) <u>Щелково 335507</u></p> <p>« <u>11</u> » <u>ИЮНЯ</u> 20 <u>22</u> г.</p> <p>Разрешение выдано на поезд № <u>3517</u> с заполнением пункта <u>I</u></p> <p>Дежурный по железнодорожной станции <u>Селинов</u></p>	<p>РАЗРЕШЕНИЕ № <u>68</u></p> <p>Железнодорожная станция (пункт отправления) <u>Щелково 335507</u></p> <p>« <u>11</u> » <u>ИЮНЯ</u> 20 <u>22</u> г.</p> <p>I</p> <p>Разрешаю поезду № <u>3517</u> отправиться с <u>6</u> пути по <u>1</u> пути при запрещающем показании выходного (маршрутного) светофора и со скоростью не свыше 20 км/ч, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, следовать до первого проходного (выходного) светофора и далее по сигналам автоблокировки (до принятия сигналами автоматической-полуавтоматической-сигнализации) далее <u>руководствоваться</u> сигналами автоматической-полуавтоматической-сигнализации</p> <p>Настоящее разрешение дает право проследовать только запрещающее показание выходного (маршрутного) светофора железнодорожной станции.</p> <p>II</p> <p>Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по открытому выходному (маршрутному) групповому светофору _____ и следовать далее по сигналам автоблокировки.</p> <p>Дежурный по железнодорожной станции <u>Селинов</u> (ненужное зачеркнуть)</p>
---	---

Рисунок 5.25 – Вариант заполнения пункта I разрешения на отправление поезда формы ДУ-54

Цитата Приложения №1 к ИДП:

«16. На однопутный перегон или по железнодорожному пути двухпутного (многопутного) перегона, оборудованного двусторонней автоматической блокировкой, при запрещающем показании выходного светофора поезд допускается отправлять:

1) по приказу дежурного по железнодорожной станции, передаваемому машинисту отправляющегося поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи или через автоматизированную систему:

«Приказ № ... время ... (час, минут). Разрешаю поезду № ... отправиться с ... пути по ... главному пути при запрещающем показании выходного светофора

(... литер) и следовать до первого проходного светофора, а далее руководствоваться сигналами автоблокировки. ДСП ... (фамилия ДСП)».

«Приказ №... время ... (час, минут). Разрешаю поезду № ... отправиться с ... пути по ... главному пути при запрещающем показании маршрутного светофора (... литер) и следовать до выходного (маршрутного) светофора ... литер, а далее руководствоваться сигналами автоблокировки. ДСП ... (фамилия ДСП)».

2) по разрешению на бланке ДУ-54 с заполнением пункта I.

Отправление поезда на однопутный перегон и по неправильному железнодорожному пути двухпутного перегона по пригласительному сигналу запрещается.»

Комментарии к п. 16 Приложения №1 к ИДП:

Отправление поезда при запрещающем показании выходного светофора допускается осуществлять по приказу дежурного по железнодорожной станции, передаваемому машинисту отправляющегося поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи. Указанный порядок действий может быть реализован только на железнодорожных станциях, где средства связи оборудованы системой автоматической регистрации переговоров.

При отсутствии на железнодорожной станции системы автоматической регистрации переговоров отправление поезда при запрещающем показании выходного светофора осуществляется по разрешению на бланке ДУ-54 с заполнением пункта I.

Разрешение на бланке формы ДУ-54 заполняет лично дежурный по железнодорожной станции или работник, указанный в ТРА станции. Заполненный бланк формы ДУ-54, дежурный по железнодорожной станции отправления передает машинисту лично или через работника, указанного в ТРА станции.

Цитата Приложения №1 к ИДП:

«17. Перед отправлением поезда на однопутный перегон или по железнодорожному пути двухпутного перегона, оборудованного двухсторонней автоматической блокировкой, при запрещающем показании выходного светофора дежурный по железнодорожной станции обязан:

1) получить приказ диспетчера поездного, подтверждающий свободу перегона (железнодорожного пути) от встречных поездов:

«Разрешаю отправить поезд № ... со станции ... по главному пути при запрещающем показании выходного светофора литер ... Перегон (... главный путь перегона) ... от встречных поездов свободен. ДНЦ ...».

Такой приказ разрешается передавать на отправление с железнодорожной станции при запрещающем показании выходного светофора одного или нескольких (последовательно отправляемых) попутных поездов;

2) установить блок-систему в направлении отправляющегося поезда;

3) изъять из аппарата ключ-жезл соответствующего перегона (железнодорожного пути перегона). Изъятый ключ-жезл возвращается в аппарат после фактического занятия перегона отправляющимся поездом (после вступления его на первый блок-участок удаления).

Порядок отправления поездов при запрещающем показании выходного светофора на однопутные перегоны без проходных светофоров, не оборудованные устройствами для смены направления, или не оборудованные ключами-жезлами устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). Отправление поезда в этом случае производится по разрешениям, указанным в подпунктах 1 и 2 пункта 16 настоящего Порядка.

На двухпутных и многопутных перегонах с односторонней автоматической блокировкой, оборудованной постоянно действующими устройствами для смены направления с функцией «дача согласия» железнодорожной станцией отправления, позволяющими по неправильному железнодорожному пути обеспечивать движение поездов по сигналам локомотивных светофоров, в случае если выходной светофор на неправильный железнодорожный путь не открывается, то отправление поезда осуществляется в соответствии с подпунктами 1 и 2 пункта 16 настоящего Порядка.

На двухпутных и многопутных перегонах с односторонней автоматической блокировкой, оборудованной временными устройствами, позволяющими по неправильному железнодорожному пути обеспечивать движение поездов по сигналам локомотивных светофоров, в случае если выходной светофор на неправильный железнодорожный путь не открывается или отсутствует, отправление поезда производится после прекращения действия автоматической блокировки.»

Комментарии к п. 17 Приложения №1 к ИДП:

Приказ диспетчера поездного, подтверждающий свободу перегона (железнодорожного пути) от встречных поездов, записывается дежурными по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон в журнал диспетчерских распоряжений формы ДУ-58.

Изъятый из аппарата ключ-жезл не позволяет изменить направление действия автоблокировки.

Отправление поезда при запрещающем показании выходного светофора на однопутные перегоны без проходных светофоров, не оборудованные устройствами для смены направления, или не оборудованные ключами-жезлами допускается осуществлять по приказу дежурного по железнодорожной станции, передаваемому машинисту отправляющегося поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи. Указанный порядок действий может быть реализован только на железнодорожных станциях, где средства связи оборудованы системой автоматической регистрации переговоров.

При отсутствии на железнодорожной станции системы автоматической регистрации переговоров, отправление поезда при запрещающем показании выходного светофора на однопутные перегоны без проходных светофоров, не оборудованные устройствами для смены направления движения, или не оборудованные ключами-жезлами осуществляется по разрешению на бланке ДУ-54 с заполнением пункта I.

Разрешение на бланке формы ДУ-54 заполняет лично дежурный по железнодорожной станции или работник, указанный в ТРА станции. Заполненный бланк формы ДУ-54, дежурный по железнодорожной станции отправления передает машинисту лично или через работника, указанного в ТРА станции.

После прекращения действия автоматической блокировки устанавливается режим движения по телефонным средствам связи.

Порядок организации движения по телефонным средствам связи изложен в приложении № 5 к ИДП.

Цитата Приложения №1 к ИДП:

«18. Дежурному по железнодорожной станции запрещается отправлять поезд при запрещающем показании выходного светофора на перегон, оборудованный автоматической блокировкой, не убедившись в свободности первого блок-участка этого перегона.

Если по истечении времени, необходимого на проследование ранее отправленным поездом первого блок-участка, аппараты управления продолжают показывать его занятость, дежурный по железнодорожной станции должен убедиться в свободности первого блок-участка имеющимися в его распоряжении средствами (путем переговоров по устройствам технологической железнодорожной электросвязи с машинистом ранее отправленного поезда, по сообщениям дежурных по переездам и другими доступными средствами связи).

Если в течение 10 минут дежурному по железнодорожной станции не удастся выяснить место нахождения ранее отправленного поезда, следующий поезд допускается отправлять при запрещающем показании выходного светофора, но при этом машинист ведущего локомотива перед отправлением с железнодорожной станции предупреждается по устройствам технологической железнодорожной электросвязи или путем отметки на бланке ДУ-54 об отсутствии сведений о свободности первого блок-участка.

Порядок отправления поездов в аналогичных случаях на перегоны с автоматической блокировкой, не имеющие проходных светофоров, в зависимости от системы устройств железнодорожной автоматики и телемеханики и условий работы, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 18 Приложения №1 к ИДП:

Свободность первого блок-участка перегона проверяется по показаниям аппарата-управления, путем ведения переговоров с машинистом ранее отправленного поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, по сообщениям дежурных по переездам и другими доступными средствами связи.

Машинист ведущего локомотива, получив сообщение об отсутствии сведений о свободности первого блок-участка обязан вести состав со скоростью не более 20 км/ч с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения до первого проходного светофора автоблокировки и далее осуществлять движение, руководствуясь сигналами автоблокировки (рисунок 5.26).

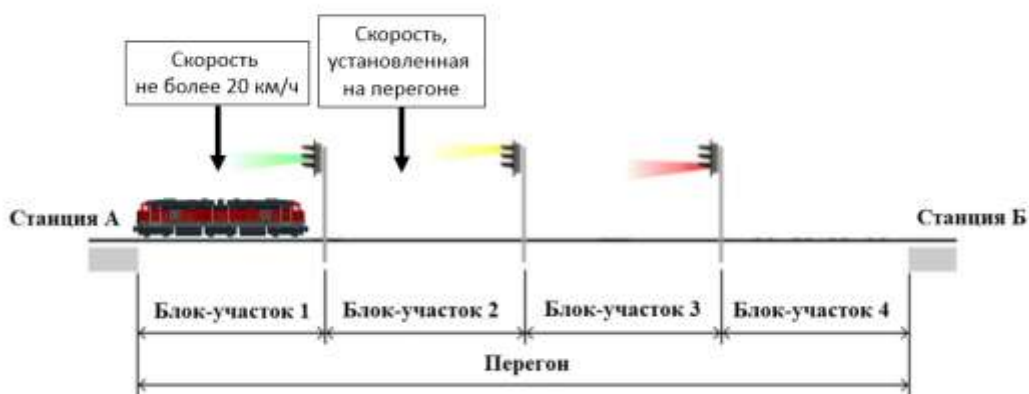


Рисунок 5.26 – Скорость движения поезда на перегоне при отсутствии сведений о свободности первого блок-участка

Для обеспечения безопасности движения поездов, ОАО «РЖД» вправе разрабатывать и вводить в действие локальные нормативные акты, учитывающие местные условия, уровень оснащения инфраструктуры, регламентирующие вопросы отправления поездов при запрещающем показании выходного сигнала на перегоны с автоматической блокировкой, не имеющие проходных светофоров.

Цитата Приложения №1 к ИДП:

«19. Проследование отправляющимся поездом маршрутного светофора с запрещающим показанием осуществляется по разрешениям, предусмотренным в пункте 15 настоящего Порядка, после проверки дежурным по железнодорожной станции свободности участка железнодорожного пути, ограждаемого светофором.»

Комментарии к п. 19 Приложения №1 к ИДП:

Проверка дежурным по железнодорожной станции свободности участка железнодорожного пути, ограждаемого светофором, может быть выполнена как дежурным по железнодорожной станции лично, так и другим работником службы движения, указанным в ТРА станции.

Цитата Приложения №1 к ИДП:

«20. Пригласительный сигнал на выходном светофоре, разрешение на бланке ДУ-54 с заполнением пункта I, приказ дежурного по железнодорожной станции, переданный по устройствам технологической железнодорожной электросвязи или через автоматизированную систему, дают машинисту поезда право проследовать выходной светофор с запрещающим показанием и вести поезд до первого проходного светофора (на перегонах, не имеющих проходных светофоров – до входного светофора смежной железнодорожной станции) на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, а далее руководствоваться сигналами автоматической блокировки.

При неисправности маршрутного светофора разрешения, указанные в настоящем пункте дают машинисту поезда право проследовать до выходного (или до следующего маршрутного) светофора.

При следовании поезда, отправленного с железнодорожной станции по одному из вышеуказанных разрешений, после вступления поезда на перегон и появления на локомотивном светофоре зеленого, желтого или желтого

с красным огней, машинисту поезда разрешается следовать до первого проходного светофора, руководствуясь сигнальными показаниями локомотивного светофора если есть сведения о свободности первого блок-участка.

При белом огне локомотивного светофора или отсутствии сведений о свободности первого блок-участка машинист поезда должен следовать до первого проходного светофора на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, а далее по сигналам автоматической блокировки.»

Комментарии к п. 20 Приложения №1 к ИДП:

Движение поездов по путям общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования со скоростью не более 15 км/ч позволяет обеспечить должный уровень безопасности движения поездов, путем обеспечения возможности осуществления немедленной остановки подвижного состава при возникновении такой необходимости.

Цитата Приложения №1 к ИДП:

«21. При неисправности группового светофора отправление поездов производится по приказу дежурного по железнодорожной станции или по разрешению на бланке ДУ-54 с заполнением пункта I в соответствии с подпунктами 2, 3 пункта 15 или в соответствии с пунктом 16 настоящего Порядка.»

Комментарии к п. 21 Приложения №1 к ИДП:

Отправление поезда при неисправности группового светофора допускается осуществлять по приказу дежурного по железнодорожной станции, передаваемому машинисту отправляющегося поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи. Указанный порядок действий может быть реализован только на железнодорожных станциях, где средства связи оборудованы системой автоматической регистрации переговоров.

При отсутствии на железнодорожной станции системы автоматической регистрации переговоров, отправление поезда при неисправности группового светофора осуществляется по разрешению на бланке ДУ-54 с заполнением пункта I.

Разрешение на бланке формы ДУ-54 заполняет лично дежурный по железнодорожной станции или работник, указанный в ТРА станции. Заполненный бланк формы ДУ-54, дежурный по железнодорожной станции

отправления передает машинисту лично или через работника, указанного в ТРА станции (рисунок 5.27).

Бланк разрешения на отправление поезда (бланк ДУ-54)

<p>КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ № <u>18</u></p> <p>Железнодорожная станция (пункт) <u>Щелково 235507</u></p> <p>« <u>11</u> » <u>ИЮНЯ</u> 20 <u>22</u> г.</p> <p>Разрешение выдано на поезд № <u>3817</u> с заполнением пункта <u>1</u></p> <p>Дежурный по железнодорожной станции <u>Семенов</u></p>	<p>РАЗРЕШЕНИЕ № <u>18</u></p> <p>Железнодорожная станция (пункт) <u>Щелково 235507</u></p> <p>« <u>11</u> » <u>ИЮНЯ</u> 20 <u>22</u> г.</p> <p>I</p> <p>Разрешаю поезду № <u>3817</u> отправиться с <u>5</u> пути по <u>1</u> пути при запрещающем показании выходного <u>группового</u> (маршрутного) светофора и со скоростью не свыше 20 км/ч, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, следовать до первого проходного (выходного) светофора и далее по сигналам автоблокировки (до принятия сигналов автоматической локомотивной сигнализации, а далее руководствоваться сигналами автоматической локомотивной сигнализации).</p> <p>Настоящее разрешение дает право проследовать только запрещающее <u>группового</u> (маршрутного) светофора железнодорожной станции.</p> <p>II</p> <p>Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по открытому выходному (маршрутному) групповому светофору _____ и следовать далее по сигналам автоблокировки.</p> <p>Дежурный по железнодорожной станции <u>Семенов</u> (ненужное зачеркнуть)</p>
---	--

Рисунок 5.27 – Пример заполнения бланка ДУ-54

Цитата Приложения №1 к ИДП:

«22. При неисправности на выходном светофоре маршрутного указателя направления (белого цвета) отправление поездов производится по открытому выходному светофору. В этом случае дежурный по железнодорожной станции должен сообщить машинисту поезда лично, по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, посредством автоматизированной системы или через одного из станционных работников, связанных с движением поездов, о неисправности указателя и о готовности маршрута в направлении следования поезда.»

Комментарии к п. 22 Приложения №1 к ИДП:

Рекомендуемая форма сообщения дежурного по железнодорожной станции лично или по устройствам технологической железнодорожной электросвязи фиксируемый на регистраторе переговоров:

«Время ...час., ...минут. Разрешаю поезду №... отправиться с _____ пути по _____ пути перегона «..» по разрешающему показанию выходного

светофора ... литер. Маршрутный указатель на выходном светофоре ... литер неисправен. Маршрут отправления готов. ДСП станции «...».

Цитата Приложения №1 к ИДП:

«23. При неисправности повторителей светофоров или участков приближения и удаления на аппарате управления (табло) прием и отправление поездов должны осуществляться по автоматической блокировке на основании переговоров дежурного по железнодорожной станции (по устройствам технологической железнодорожной электросвязи) с диспетчером поездным, дежурными смежных железнодорожных станций, машинистами поездов и работниками подразделений владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). В процессе приготовления маршрутов приема и отправления поездов дежурный по железнодорожной станции при возникновении несоответствий в индикации аппарата управления должен соблюдать порядок, установленный в приложении № 14 к Инструкции.»

Комментарии к п. 23 Приложения №1 к ИДП:

Порядок организации приема, отправления поездов в условиях нарушения работоспособного состояния устройств железнодорожной автоматики и телемеханики на железнодорожных станциях изложен в приложении №14 к ИДП.

Цитата Приложения №1 к ИДП:

«24. Если индикация на аппарате управления показывает занятость перегона при фактической его свободности и при этом требуется изменить направление движения (на однопутных перегонах, на двухпутных или многопутных перегонах с двусторонней автоматической блокировкой или на двухпутных и многопутных перегонах с односторонней автоматической блокировкой, оборудованной постоянно действующими устройствами для смены направления с функцией «дача согласия» железнодорожной станцией отправления, позволяющими по неправильному железнодорожному пути обеспечивать движение поездов по сигналам локомотивных светофоров, при невозможности сменить направления движения при помощи основного режима), то при наличии вспомогательного режима смены направления движения осуществляется по приказу диспетчера поездного, передаваемому дежурным смежных железнодорожных станций, ограничивающих перегон, после предварительной проверки его свободности:

«Разрешаю изменить направление движения по автоблокировке на перегоне ... (по ... пути перегона ...) с нечетного на четное с помощью кнопок (рукояток) вспомогательного режима. Перегон (... путь перегона) от поездов свободен. ДНЦ ...».

Получив такой приказ, дежурные смежных железнодорожных станций выполняют смену направления движения на перегоне ответственными командами вспомогательного режима смены направления движения. Изменив направление движения, дежурные смежных железнодорожных станций должны по индикации на аппарате управления убедиться в том, что установлено требуемое направление движения на перегоне. О снятии пломб с кнопок вспомогательного режима или изменения показаний счетчиков нажатий делается запись в журнале осмотра железнодорожных путей, стрелочных переводов, устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, связи и контактной сети (далее – журнал осмотра).

После изменения направления движения отправление поездов производится по открытому выходному светофору, а в случаях, если соответствующий сигнал не открывается – в соответствии с пунктами 15 и 16 настоящего Порядка.»

Комментарии к п. 24 Приложения №1 к ИДП:

Приказ диспетчера поездного, подтверждающий свободу перегона (железнодорожного пути) от встречных поездов, записывается дежурными по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон в журнал диспетчерских распоряжений формы ДУ-58.

Порядок использования вспомогательного режима смены направления движения изложен в Инструкции о порядке пользования устройствами СЦБ (приложение к ТРА станции).

Цитата Приложения №1 к ИДП:

«25. На станциях с диспетчерским управлением при неисправности выходного светофора, отправление поезда производится только при свободном от встречных поездов перегоне и при установленном для отправляемого поезда направлении движения по приказу диспетчера поездного, передаваемому машинисту поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи:

«Разрешаю поезду № ... отправиться со станции ... с ... пути при запрещающем показании выходного светофора. ДНЦ (фамилия ДНЦ)».

При наличии такого приказа машинисту разрешается отправиться с железнодорожной станции и вести поезд на железнодорожных путях общего

пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, до первого проходного светофора, а далее по сигналам автоматической блокировки.

На двухпутных и многопутных перегонах с односторонней автоматической блокировкой, оборудованной временными устройствами, позволяющими

в неправильном направлении (по неправильному железнодорожному пути) обеспечивать движение поездов по сигналам локомотивных светофоров, в случае, если выходной светофор на неправильный железнодорожный путь не открывается или отсутствует, отправление поезда производится после прекращения действия автоматической блокировки.

На участках, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией, после вступления поезда на перегон машинист поезда действует в соответствии с требованиями пункта 20 настоящего Порядка.

Если железнодорожная станция находится на резервном управлении, отправление поезда при неисправном выходном светофоре производится в соответствии с требованиями пунктов 15 и 16 настоящего Порядка.»

Комментарии к п. 25 Приложения №1 к ИДП:

В процессе передачи приказа диспетчера поездного необходимо выполнять требования регламента ведения служебных переговоров, изложенных в приложении №20 к ИДП.

Движение поездов по путям общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования со скоростью не более 15 км/ч позволяет обеспечить должный уровень безопасности движения поездов, путем обеспечения возможности осуществления немедленной остановки подвижного состава при возникновении такой необходимости.

После прекращения действия автоматической блокировки устанавливается режим движения по телефонным средствам связи.

Согласно п. № 80 ПТЭ К неисправностям, при которых нужно прекращать действие автоблокировки относятся:

- погасшие сигнальные огни на двух или более расположенных подряд светофорах на перегоне независимо от показаний локомотивного светофора;

- наличие разрешающего огня на выходном или проходном светофоре при занятом блок-участке;

- невозможность смены направления, в том числе с помощью вспомогательного режима на однопутном перегоне или при отправлении поезда по неправильному железнодорожному пути на двухпутном перегоне с двусторонней автоматической блокировкой, а также на многопутных перегонах по железнодорожному пути с двусторонней автоматической блокировкой с однопутными правилами движения. Пользование автоматической блокировкой в установленном направлении при этом допускается;

- невозможность открытия выходного светофора при свободном перегоне, не имеющем проходных светофоров и не оборудованном ключом-жезлом.

В этих случаях организация движения по телефонным средствам связи позволяет обеспечить безопасность движения поездов.

Порядок организации движения по телефонным средствам связи изложен в приложении № 5 к ИДП.

При передаче железнодорожной станции на резервное управление обязанности по выполнению операций по приему и отправлению поездов осуществляет работник, указанный в ТРА станции.

Цитата Приложения №1 к ИДП:

«26. На однопутных перегонах, оборудованных автоматической блокировкой на двухпутных и многопутных перегонах, оборудованных постоянно действующими устройствами для организации движения по неправильному железнодорожному пути по сигналам локомотивного светофора, если диспетчеру поездному не удастся изменить направление движения и открыть выходной светофор вследствие показания занятости перегона при фактической его свободности, закрывать действие автоматической блокировки не требуется. В этом случае диспетчер поездной, установив свободу перегона, и при наличии в системе диспетчерской централизации режима ответственных команд вспомогательной смены направления движения, изменяет направление автоматической блокировки. Диспетчер поездной, убедившись по индикации на аппарате управления в том, что изменение направления произошло, производит отправление поездов в соответствии с настоящим Порядком.

Если диспетчеру поездному не удастся изменить направление автоматической блокировки при помощи ответственной команды,

железнодорожные станции, ограничивающие перегон, переводятся на резервное управление со вступлением на дежурство работников железнодорожной станции, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов, и вспомогательная смена направления автоматической блокировки производится в соответствии с пунктом 24 настоящего Порядка.

Если при использовании вспомогательного режима невозможно произвести смену направления движения, действие автоматической блокировки прекращается, и движение на данном перегоне осуществляется по телефонным средствам связи.»

Комментарии к п. 26 Приложения №1 к ИДП:

При передаче железнодорожной станции на резервное управление обязанности по выполнению операций по приему и отправлению поездов осуществляет работник, указанный в ТРА станции.

Порядок организации движения по телефонным средствам связи изложен в приложении № 5 к ИДП.

Цитата Приложения №1 к ИДП:

«27. Диспетчер поездной при поступлении информации о срабатывании устройств контроля схода железнодорожного подвижного состава и о переключении входного или проходного светофора с разрешающего на запрещающее показание, обязан:

1) вызвать по устройствам технологической железнодорожной электросвязи машиниста поезда, при проследовании которого сработало устройство контроля схода железнодорожного подвижного состава, и сообщить ему приказ:

«Внимание! Машинист поезда № Немедленно остановитесь! Сработало устройства контроля схода подвижного состава! ДНЦ (фамилия ДНЦ)».

2) исключить отправление на соседний железнодорожный путь поездов встречного или попутного направления на двухпутных и многопутных участках.

В случае если такой поезд был ранее отправлен на перегон, диспетчер поездной (дежурный по железнодорожной станции) сообщает машинисту отправленного поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи о месте срабатывания устройства контроля схода железнодорожного подвижного состава.

Машинист поезда встречного направления, получив по устройствам связи от диспетчера поездного (дежурного по железнодорожной станции) сообщение об остановке поезда на соседнем железнодорожном пути, должен снизить скорость до 20 км/ч и проследовать состав стоящего поезда с особой бдительностью и готовностью остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения. После проследования, стоящего на соседнем железнодорожном пути поезда и отсутствия препятствия для движения, машинист сообщает об этом диспетчеру поездному (дежурному по железнодорожной станции) и ведет далее поезд по показаниям светофоров.

Машинист поезда, при проследовании которого сработало устройство контроля схода железнодорожного подвижного состава, после остановки поезда обязан направить помощника машиниста для осмотра поезда с обеих сторон, с целью обнаружения волочения деталей и (или) сошедших с рельсов колесных пар железнодорожного подвижного состава. О результатах осмотра и принятых мерах машинист докладывает диспетчеру поездному.

При управлении поездом машинистом без помощника машиниста порядок осмотра поезда при срабатывании устройства контроля схода подвижного состава устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

В случае устранения причины срабатывания или при ложном срабатывании устройства контроля схода подвижного состава диспетчер поездной при участии ответственного лица диспетчерского центра управления перевозками посылает ответственную команду на открытие входного светофора.

В дальнейшем, до восстановления устройства контроля схода железнодорожного подвижного состава, открытие входного светофора диспетчер поездной осуществляет с помощью ответственной команды. Если входной светофор не открывается, поезд вводится на железнодорожную станцию в соответствии с требованиями приложения № 19 к Инструкции или посредством автоматизированной системы. В случае невозможности передачи диспетчером поездным ответственной команды на открытие входного светофора, железнодорожная станция передается на резервное управление и открытие входного светофора осуществляется работником железнодорожной станции, на которого возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов.

Проезд переключенного при срабатывании устройства контроля схода железнодорожного подвижного состава проходного светофора с запрещающим показанием осуществляется в соответствии с требованиями приложения № 9 к Инструкции или посредством автоматизированной системы.»

Комментарии к п. 27 Приложения №1 к ИДП:

В процессе ведения переговоров между диспетчером поездным, машинистом, дежурным по железнодорожной станции, необходимо выполнять требования регламента ведения служебных переговоров, изложенных в приложении №20 к ИДП.

Движение поездов по путям общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования со скоростью не более 15 км/ч позволяет обеспечить должный уровень безопасности движения поездов, путем обеспечения возможности осуществления немедленной остановки подвижного состава при возникновении такой необходимости.

Машинист сообщает по устройствам технологической железнодорожной электросвязи диспетчеру поезвному (дежурному по железнодорожной станции) о результатах осмотра по следующей форме:

«Состав поезда №..., находящегося на пути №... станции «...» осмотрен. Сход подвижного состава, волочащиеся детали не обнаружены. Номер хвостового вагона совпадает с номером, указанным в натурном листе поезда. Поездной сигнал присутствует. Осмотр состава поезда произвел «Должность» «ФИО». Машинист «ФИО».

Для обеспечения безопасности движения поездов, ОАО «РЖД» вправе разрабатывать и вводить в действие локальные нормативные акты, учитывающие местные условия, уровень оснащения инфраструктуры, регламентирующие порядок осмотра поезда при срабатывании устройства контроля схода подвижного состава при управлении поездом машинистом без помощника машиниста.

При передаче железнодорожной станции на резервное управление обязанности по выполнению операций по приему и отправлению поездов осуществляет работник, указанный в ТРА станции.

Порядок организации приема и отправления поездов, в том числе на участках, оборудованных системой телеуправления изложен в приложении №9 к ИДП.

Цитата Приложения №1 к ИДП:

«28. При перерыве действия всех видов связи, но при исправном действии автоматической блокировки (на аппарате управления свобода участков удаления) движение поездов на двухпутных перегонах производится по сигналам автоматической блокировки только по правильному железнодорожному пути. В этих случаях на однопутных перегонах

использовать автоматическую блокировку для отправления поездов разрешается только железнодорожной станции, отправляющей поезда в преимущественном (нечетном) направлении при условии, что направление автоматической блокировки на этой железнодорожной станции на момент перерыва связи соответствует движению поездов в нечетном направлении.

В случае если на момент перерыва действия всех видов связи автоматическая блокировка была установлена в четном направлении, первый поезд допускается отправить железнодорожной станции преимущественного направления (нечетного) лишь по истечении времени, необходимого для проследования перегона четным поездом с прибавлением 10 минут с момента перерыва действия всех видов связи, при условии, что в течение всего этого времени на аппарате управления присутствовала индикация свободы перегона. При наличии на железнодорожной станции преимущественного направления (нечетного) одиночного локомотива он отправляется первым. Для отправления первого поезда (локомотива, специального самоходного подвижного состава) дежурный по железнодорожной станции должен сменить направление автоматической блокировки на нечетное, изъять ключ-жезл и открыть выходной светофор. С первым поездом (локомотивом, специальным самоходным подвижным составом) пересылается письменное извещение, и с этого момента до восстановления действия связи движение поездов должно осуществляться согласно правилам для однопутных перегонов, установленным в главе II приложения № 7 к Инструкции.»

Комментарии к п. 28 Приложения №1 к ИДП:

Порядок организации движения поездов при перерыве действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи изложен в приложении №7 к ИДП.

Цитата Приложения №1 к ИДП:

«29. Действие автоматической блокировки прекращается при следующих неисправностях:

1) наличие разрешающего огня на выходном или проходном светофоре при занятом блок-участке;

2) невозможность смены направления, в том числе с помощью вспомогательного режима на однопутном перегоне или при отвлении поезда по неправильному железнодорожному пути на двухпутном перегоне с двусторонней автоматической блокировкой, а также на многопутных перегонах по железнодорожному пути с двусторонней автоматической

блокировкой с однопутными правилами движения. Пользование автоматической блокировкой в установленном направлении при этом допускается;

3) невозможность открытия выходного светофора при свободном перегоне, не имеющем проходных светофоров и не оборудованном ключом-жезлом.

В случаях появления запрещающего показания (погасших огней) на двух и более расположенных подряд проходных светофорах на перегоне при фактически свободных блок-участках диспетчер поездной вправе прекратить действие автоматической блокировки и установить движение на перегоне по телефонным средствам связи.

Машинист поезда при обнаружении неисправности автоматической блокировки обязан сообщить об этом дежурному ближайшей железнодорожной станции (диспетчеру поездному) и машинистам сзади идущих поездов, а при неисправности, указанной в подпункте 1 пункта 29 настоящего Порядка, кроме того, немедленно остановить поезд.

При наличии разрешающего огня на локомотивном светофоре, поезду разрешается проследовать безостановочно проходной светофор с погасшим огнем, руководствуясь показаниями локомотивного светофора.

После остановки поезда перед выходным или проходным светофором с разрешающим показанием (или после их проезда) при занятом блок-участке машинист поезда возобновляет движение после освобождения блок-участка поездом: на железнодорожной станции – по указанию дежурного по железнодорожной станции (диспетчера поездного), на перегоне – следует на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч с особой бдительностью и готовностью остановиться, далее руководствуясь показаниями светофоров.

Дежурный по железнодорожной станции, получив сообщение о неисправности автоматической блокировки на перегоне или обнаружив ее неисправность по индикации на аппаратах управления, обязан:

а) прекратить отправление поездов на данный перегон (по данному железнодорожному пути), закрыть выходные светофоры;

б) сообщить по устройствам технологической железнодорожной электросвязи машинистам поездов, находящихся на перегоне, и предупредить их о неисправностях;

в) сообщить о неисправности автоматической блокировки диспетчеру поездному;

г) сделать соответствующую запись в журнале осмотра и сообщить уполномоченному работнику владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

На участках с диспетчерской централизацией указанные действия выполняет диспетчер поездной.

Действие автоматической блокировки прекращается приказом диспетчера поездного, и движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи.

Перед передачей приказа о переходе на телефонные средства связи при движении поездов, а также о возобновлении движения поездов по автоматической блокировке диспетчер поездной должен убедиться через дежурных смежных железнодорожных станций в свободности межстанционного перегона.

На двухпутных перегонах, оборудованных автоматической блокировкой, приказ о восстановлении действия автоматической блокировки передается до освобождения межстанционного перегона от поездов, отправленных по правильному железнодорожному пути.»

Комментарии к п. 29 Приложения №1 к ИДП:

Участники переговоров обязаны выполнять требования регламента ведения служебных переговоров, изложенных в приложении №20 к ИДП.

Движение поездов по путям общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования со скоростью не более 15 км/ч позволяет обеспечить должный уровень безопасности движения поездов, путем обеспечения возможности осуществления немедленной остановки подвижного состава при возникновении такой необходимости.

Порядок организации движения по телефонным средствам связи изложен в приложении № 5 к ИДП.

Свободность перегона проверяется по показаниям аппарата-управления, путем ведения переговоров с машинистом ранее отправленного поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, по сообщениям дежурных по переездам и другими доступными средствами связи.

На двухпутных перегонах, оборудованных автоматической блокировкой, приказ о восстановлении действия автоматической блокировки передается до освобождения межстанционного перегона от поездов, отправленных по правильному железнодорожному пути, так как при возобновлении действия автоматической блокировки интервальное регулирование на перегоне будет осуществляться посредством показаний проходных светофоров, установленных

на перегоне, что в должной степени обеспечивает безопасность движения поездов и сократит время восстановления движения поездов по основным средствам интервального регулирования.

Цитата Приложения №1 к ИДП:

«30. После прекращения пользования автоматической блокировкой и перехода на телефонные средства связи машинистам поездов передаются бланки ДУ-50 или приказ в соответствии с пунктом 31 настоящего Порядка, которые являются разрешением на проследование выходного светофора с запрещающим показанием в порядке, предусмотренном приложением № 9 к Инструкции.

Проследование маршрутных светофоров с запрещающим показанием после прекращения пользования автоматической блокировкой производится в соответствии с пунктом 17 настоящего Порядка.»

Комментарии к п. 30 Приложения №1 к ИДП:

Порядок организации приема и отправления поездов, в том числе на участках, оборудованных системой телеуправления изложен в приложении №9 к ИДП.

Бланк путевой записки (бланк ДУ-50)

КОРЕШОК ПУТЕВОЙ ЗАПИСКИ	ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА
Железнодорожная станция (ш.к.в.б.п.) Щелково 235507	Железнодорожная станция (ш.к.в.б.п.) Щелково 235507
« 11 » <u>ИЮНЯ</u> 20 <u>22</u> г.	« 11 » <u>ИЮНЯ</u> 20 <u>22</u> г.
<u>15</u> ч <u>35</u> минут	<u>15</u> ч <u>35</u> минут
Выдана на поезд № <u>3805</u>	Разрешаю поезду (толкачу поезда) № <u>3805</u>
(толкачу поезда № _____)	отправиться с <u>5</u> пути по <u>1</u>
	пути и следовать до входного сигнала станции <u>Соколовская</u> (до _____ км)
	с возвращением обратно
	Системы интервального регулирования не действуют.
Дежурный по железнодорожной станции <u>Семенов</u> <i>Artem</i>	Дежурный по железнодорожной станции <u>Семенов</u> <i>Artem</i> (ненужное зачеркнуть)

Рисунок 5.28 – Вариант заполнения путевой записки на бланке ДУ- 50

Цитата Приложения №1 к ИДП:

«31. На железнодорожных станциях с диспетчерским управлением, при неисправности автоматической блокировки по указанию диспетчера

поездного на железнодорожных станциях, ограничивающих перегон, вступают на дежурство работники железнодорожной станции, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов.

Если отдельные пункты, ограничивающие перегон с неисправной автоматической блокировкой, не обслуживаются дежурным по железнодорожной станции, то после прекращения действия автоматической блокировки отправление поездов на свободный перегон с таких отдельных пунктов при наличии у диспетчера поездного контроля положения железнодорожных путей и стрелочных переводов до вступления на работу дежурных по железнодорожной станции производится по приказу диспетчера поездного, передаваемому машинисту поезда:

«Автоблокировка на перегоне ... не действует. Поезду № ... разрешаю отправиться со станции ... и следовать до входного светофора станции ..., а далее руководствоваться его показанием. ДНЦ ...».

Комментарии к п. 31 Приложения №1 к ИДП:

При передаче железнодорожной станции на резервное управление обязанности по выполнению операций по приему и отправлению поездов осуществляет работник, указанный в ТРА станции.

При передаче приказов, диспетчер поездной обязан выполнять требования регламента ведения служебных переговоров, изложенных в приложении №20 к ИДП.

Цитата Приложения №1 к ИДП:

«32. Если поезд следует с несколькими действующими локомотивами или с подталкивающим локомотивом, идущим на весь перегон, письменные разрешения на отправление вручаются только машинисту ведущего локомотива. Машинисты остальных локомотивов должны руководствоваться сигналами машиниста ведущего локомотива.

Приказ диспетчера поездного о закрытии автоматической блокировки в этих случаях передается только на железнодорожную станцию, где есть дежурный

по железнодорожной станции. Отправление поездов с этой железнодорожной станции после закрытия автоматической блокировки осуществляется по бланкам

ДУ-50, при этом в случаях отправления поезда на однопутный перегон или по неправильному железнодорожному пути двухпутного перегона с двусторонней автоматической блокировкой бланк ДУ-50 разрешается

передавать лишь по получении дежурным по железнодорожной станции приказа диспетчера поездного следующего содержания:

«Перегон ... (... главный путь перегона ...) от поездов свободен. Разрешаю отправить поезд № ... ДНЦ ...».

Указанный приказ записывается в журнале поездных телефонограмм.»

Комментарии к п. 32 Приложения №1 к ИДП:

Разрешение на бланке ДУ-50 заполняет лично дежурный по железнодорожной станции или работник, указанный в ТРА станции. Заполненный бланк формы ДУ-50, дежурный по железнодорожной станции отправления передает машинисту локомотива отправляемого поезда лично или через работника, указанного в ТРА станции.

IV. Прекращение и восстановление действия автоматической блокировки

Цитата Приложения №1 к ИДП:

«33. Прекращение действия автоматической блокировки вследствие ее неисправности с переходом на телефонные средства связи при перерыве действия поездной диспетчерской связи производится в следующем порядке:

1) на однопутных перегонах:

Дежурный по железнодорожной станции, обнаруживший неисправность автоматической блокировки, убедившись путем переговоров с дежурным смежной железнодорожной станции и по записям в журнале движения поездов в свободности перегона, подает на смежную железнодорожную станцию поездную телефонограмму следующего содержания:

«Автоблокировка между станциями ... не действует. Последним прибыл от Вас поезд № ... Последним отправлен к Вам поезд № ... Прошу перейти на телефонную связь. ДСП...».

Дежурный смежной железнодорожной станции, также убедившись в свободности перегона, отвечает:

«Последним прибыл от Вас поезд № ... Последним отправлен к Вам поезд № ... Перегон свободен. Устанавливаю телефонную связь. ДСП ...».

Аналогичными поездными телефонограммами обмениваются дежурные смежных железнодорожных станций на многопутных перегонах при движении по железнодорожному пути с однопутными правилами.

2) на двухпутных перегонах:

Обнаружив неисправность автоматической блокировки, дежурный по железнодорожной станции, для которой железнодорожный путь данного направления является правильным, требует от дежурного смежной железнодорожной станции подачи поездной телефонограммой извещения о прибытии последнего отправленного по автоматической блокировке поезда и, получив извещение, подает на эту железнодорожную станцию телефонограмму следующего содержания:

«Автоблокировка на перегоне по ... пути не действует. Движение поездов по этому пути устанавливаю по телефонной связи. ДСП ...»»

Комментарии к п. 33 Приложения №1 к ИДП:

Порядок организации движения поездов при телефонных средствах связи изложен в приложении №5 к ИДП.

Переданные и полученные поездные телефонограммы дежурные по железнодорожным станциям записывают в журналы учета поездных телефонограмм.

Цитата Приложения №1 к ИДП:

«34. Восстановление движения по автоматической блокировке при перерыве действия поездной диспетчерской связи производится в следующем порядке:

1) на однопутных перегонах:

После устранения неисправности автоматической блокировки и при наличии записи об этом в журнале осмотра дежурный по железнодорожной станции подает дежурному смежной железнодорожной станции телефонограмму следующего содержания:

«Неисправность автоблокировки между станциями ... устранена. Последним прибыл от Вас поезд № ... Последним отправлен к Вам поезд № ... Прошу восстановить движение поездов по автоблокировке. ДСП ...(фамилия)»

Дежурный смежной железнодорожной станции, проверив свободу перегона, отвечает:

«Последним прибыл от Вас поезд № ... Последним отправлен к Вам поезд № ... Перегон свободен. Движение поездов восстанавливаю по автоблокировке. ДСП ...(фамилия)»

Аналогичными поездными телефонограммами обмениваются дежурные смежных железнодорожных станций на многопутных перегонах при движении по железнодорожному пути с однопутными правилами.

2) на двухпутных перегонах:

Дежурный по железнодорожной станции, для которой железнодорожный путь данного направления является правильным, на основании записи в журнале осмотра об устранении неисправности автоматической блокировки или соответствующего извещения, полученного от дежурного смежной железнодорожной станции, при отсутствии на железнодорожном пути поездов встречного направления подает телефонограмму следующего содержания:

«Неисправность автоблокировки на перегоне ... по ... пути устранена. Движение поездов восстанавливаю по автоблокировке. ДСП ...»»

Комментарии к п. 34 Приложения №1 к ИДП:

При устранении неисправности автоматической блокировки, работник ответственного подразделения дирекции инфраструктуры делает соответствующую запись об устранении неисправности в журнале осмотра формы ДУ-46. Дежурный по железнодорожной станции обязан по показаниям аппарата управления убедиться в фактической исправности автоматической блокировки, ознакомиться с записью в журнале осмотра об устранении неисправности автоматической блокировки и поставить свою подпись.

В случае, если показания аппарата управления свидетельствуют о сохранении неисправности автоматической блокировки, возобновлять ее действие категорически запрещено!

Переданные и полученные поездные телефонограммы дежурные по железнодорожным станциям записывают в журналы учета поездных телефонограмм.

Цитата Приложения №1 к ИДП:

«35. Если двухпутный перегон не оборудован автоматической блокировкой для двустороннего движения по каждому железнодорожному пути, в том числе по сигналам локомотивных светофоров в неправильном направлении, то перед отправлением поезда по неправильному железнодорожному пути действие автоматической блокировки по этому железнодорожному пути прекращается и устанавливается движение по телефонным средствам связи с передачей машинистам бланков ДУ-50 или приказа диспетчера поездного в соответствии с пунктом 31 настоящего Порядка.»

Комментарии к п. 35 Приложения №1 к ИДП:

Порядок организации движения поездов при телефонных средствах связи изложен в приложении №5 к ИДП.

Комментарии к приложению № 2 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации «Порядок организации движения поездов на участках, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов»

I. Общие положения

Цитата Приложения №2 к ИДП:

«1. На участках железнодорожных путей, оборудованных устройствами автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, по сигналам локомотивного светофора (устройствам индикации локомотива) устанавливается двустороннее движение поездов (в том числе по каждому железнодорожному пути двухпутного или многопутного перегона).

Порядок движения поездов по каждому главному железнодорожному пути устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 1 Приложения №2 к ИДП:

Система интервального регулирования движения поездов (СИРДП): Система железнодорожной автоматики и телемеханики, предназначенная для обеспечения интервального регулирования движения поездов на перегоне. Иными словами – это технические средства железнодорожной автоматики для разграничения поездов по времени и по расстоянию в пределах одного перегона.

Автоматическая локомотивная сигнализация как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов (АЛСО): Система интервального регулирования движения поездов, при которой движение поездов на перегоне осуществляется только по сигналам локомотивных светофоров, а отдельными пунктами являются указатели границы блок-участков.

Система может проектироваться как с фиксированными границами блок-участков, так и с изменяемыми границами в зависимости от скорости железнодорожного поезда. В последнем случае указатели границ блок-участков не устанавливаются, фиксируются в электронной карте бортовых устройств.

Порядок организации движения на участках, оборудованных устройствами АЛС как самостоятельное средство интервального регулирования утверждается приказом начальников железных дорог ОАО «РЖД» в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 09 июня 2012 г. № 1158р.

Цитата Приложения №2 к ИДП:

«2. Разрешением на занятие поездом первого блок-участка служит разрешающее показание выходного светофора при наличии соответствующего показания на локомотивном светофоре, а последующих блок-участков – разрешающее показание локомотивного светофора.

В случае оборудования выходных светофоров железнодорожной станции сигнализацией отправления на свободный от поездов перегон (один зеленый огонь) поезд с неисправными устройствами автоматической локомотивной сигнализации, а также с железнодорожного пути, не оборудованного устройствами автоматической локомотивной сигнализации, разрешается отправить на перегон по такому показанию выходного светофора до входного светофора следующей железнодорожной станции.

Отправление с путей, не имеющих выходных светофоров или кодирования железнодорожного пути, производится с передачей локомотивной бригаде бланка ДУ-50, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 22 к Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 1 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее – Инструкция).»

Комментарии к п. 2 Приложения №2 к ИДП:

При отправлении с железнодорожной станции машинист руководствуется показанием выходного светофора, которое подтверждается показаниями исправными устройствами автоматической локомотивной сигнализации (АЛС). При следовании по перегону машинист руководствуется показаниями локомотивного светофора в качестве основного.

Отсутствие выходного светофора с пути отправления поезда, отсутствие кодирования пути отправления поезда не исключают риска изменения направления движения и отправления встречного поезда. В этих случаях станции, ограничивающие перегон, для отправления поезда диспетчера поездного осуществляют переход с автоматической локомотивной сигнализации, действующей на перегоне как самостоятельная система интервального регулирования, по регистрируемому приказу диспетчера

поездного переходят на телефонные средства связи с выдачей машинисту бланка ДУ-50.

При отправлении по неправильному пути с использованием сигнала «один зеленый огонь», означающий свободу пути перегона до следующего отдельного пункта, переход на телефонные средства связи не требуется.

Цитата Приложения №2 к ИДП:

«3. При ведении поезда локомотивная бригада обязана на участках, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов:

1) при зеленом огне на локомотивном светофоре следовать со скоростью, установленной владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) для этих случаев;

2) при желтом огне на локомотивном светофоре следовать со скоростью, не превышающей 60 км/ч, кроме поездов, оборудованных устройствами безопасности, обеспечивающими контроль допустимой скорости движения, для которых разрешается следовать со скоростью, определяемой устройством безопасности, но не более 80 км/ч. Для пассажирских поездов, обращающихся со скоростью более 140 км/ч, скорость следования светофора должна устанавливаться не более 100 км/ч.

3) при появлении на локомотивном светофоре желтого огня с красным снизить скорость до 20 км/ч и остановить поезд перед сигнальным знаком «Граница блок-участка» или контрольной точкой при «подвижном» блок-участке;

4) после остановки поезда при желтом огне с красным, красном, белом или при не горящих огнях, если локомотивная бригада видит или знает, что впереди расположенный блок-участок занят поездом, ожидать освобождения блок-участка – появления на локомотивном светофоре желтого или зеленого огня, после чего продолжить движение по сигналам локомотивного светофора;

5) если локомотивная бригада не знает о нахождении на впереди расположенном блок-участке поезда и за время остановки и отпуска тормозов на локомотивном светофоре не появился желтый или зеленый огонь, возобновить движение и до конца следующего блок-участка вести поезд со скоростью не более 20 км/ч с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения. Если при следовании по блок-участку красный, белый или не горящие огни локомотивного светофора сменяются на желтый с красным, продолжить движение со скоростью не более 20 км/ч, а при появлении желтого или зеленого огня – по показаниям локомотивного светофора;

б) в конце блок-участка при желтом или зеленом огне на локомотивном светофоре продолжить движение, руководствуясь этими сигналами; при сохранении красного, белого огня, при не горящих огнях или появлении желтого огня с красным вновь остановить поезд и далее продолжить движение в соответствии с подпунктами 4 и 5 пункта 3 настоящего Порядка;

7) в случае внезапного появления на локомотивном светофоре вместо разрешающего сигнала желтого огня с красным, красного, белого огня или при потухании огней локомотивного светофора снизить скорость до 20 км/ч и вести поезд с ограниченной скоростью до конца блок-участка или до появления разрешающего сигнала на локомотивном светофоре с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если на железнодорожном пути окажется препятствие для дальнейшего движения. При сохранении в конце блок-участка на локомотивном светофоре желтого огня с красным, красного, белого огня или не горящих огней локомотивного светофора дальнейшее движение осуществляется в соответствии с подпунктами 4 и 5 пункта 3 настоящего Порядка;

8) в случае нарушения работы устройств автоматической локомотивной сигнализации на локомотиве остановить поезд у границы блок-участка, а далее следовать до входного светофора (до границы станции) со скоростью не более 20 км/ч с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

Прием на железнодорожную станцию поезда, производится по входному светофору.

При наличии на перегоне предупредительного (предвходного) светофора с погасшими огнями разрешается проследовать светофор без остановки, руководствуясь показаниями локомотивного светофора.»

Комментарии к п. 3 Приложения №2 к ИДП:

При следовании по перегону по показанию зеленого огня локомотивного светофора выдается письменное предупреждение на бланках формы ДУ-61 в порядке, установленном в приложении №12 к ИДП. В бланке указывают километр, пикет, станцию, время действия предупреждения, допустимую скорость и другие особые условия следования.

2. Прием и отправление поездов

Цитата Приложения №2 к ИДП:

«4. Прием, отправление и пропуск поездов по железнодорожным станциям осуществляются в соответствии с порядком, установленным

приложением № 1 к Инструкции. При этом должны выполняться следующие условия:

1) смена направления движения на однопутном перегоне и по каждому железнодорожному пути двухпутного (многопутного) перегона в основном режиме производится по устному указанию диспетчера поездного, а при вспомогательном режиме – по локальному акту (далее – приказу) диспетчера поездного, переданному дежурным по железнодорожным станциям;

2) при неисправности маршрутных указателей или повторителей выходных групповых светофоров или, когда голова поезда находится за повторительным светофором, разрешение на отправление поезда при открытом выходном групповом светофоре передается локомотивной бригаде, по устройствам технологической железнодорожной электросвязи приказом или через автоматизированную систему;

«Приказ № ... время ... (час, минут). Машинист поезда № ... на ... пути. Групповой светофор ... литер открыт Вам. Разрешаю отправиться. ДСП ... (фамилия дежурного по железнодорожной станции)».

3) для отправления поезда при запрещающем показании выходного светофора разрешение на отправление поезда передается локомотивной бригаде по устройствам технологической железнодорожной электросвязи указанием или через автоматизированную систему.

«Приказ № ... время ... (час, минут). Разрешаю поезду № ... отправиться с ... пути по ... главному пути при запрещающем показании выходного светофора (... литер) и следовать до первого проходного светофора, а далее руководствоваться сигналами автоблокировки. ДСП ... (фамилия дежурного по железнодорожной станции)».

Порядок передачи разрешения через автоматизированную систему определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей общего пользования).»

Комментарии к п. 4 Приложения №2 к ИДП:

Смена направления движения на однопутном перегоне и по каждому пути двухпутного перегона в основном режиме производится по устному указанию поездного диспетчера, а при вспомогательном режиме — по регистрируемому приказу поездного диспетчера, подтверждающему свободу перегона от поездов, дежурными по обеим станциям.

При неисправности маршрутных указателей или повторителей выходных групповых светофоров или когда голова поезда находится за повторительным светофором и машинисту не видно показания выходного светофора, открытый выходной светофор замыкает стрелки в установленном маршруте. В этом

случае приказ дежурного по станции подтверждает, что светофор открыт для поезда, которому передается приказ.

При отправлении поезда при запрещающем показании выходного светофора, разрешением на отправление поезда на перегон является регистрируемый приказ дежурного по станции, а при следовании по перегону машинист должен руководствоваться показаниями локомотивного светофора.

Порядок передачи разрешений на борт локомотива при использовании автоматизированной системы выполняется в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 31 января 2022 г. № 176р.

При внедрении иных автоматизированной системы передача на борт локомотива разрешений на отправление порядок работы данной системы определяется по мере развития и внедрения программного обеспечения или автоматизированных систем устанавливается локальным нормативным актом ОАО «РЖД».

Цитата Приложения №2 к ИДП:

«5. На однопутных, двухпутных и многопутных перегонах, если диспетчеру поезвному не удастся изменить направление движения и открыть выходной светофор вследствие показания занятости перегона при фактической его свободности, закрывать действие блокировки не требуется. В этом случае диспетчер поездной, установив свободность перегона, и при наличии в системе диспетчерской централизации ответственных команд вспомогательного режима смены направления, изменяет направление движения на соответствующем пути перегона. Диспетчер поездной, убедившись по индикации на аппарате управления в том, что изменение направления произошло, производит отправление поездов в соответствии с требованиями настоящего приложения.

Если диспетчеру поезвному не удастся изменить направление движения на пути перегона при помощи ответственной команды, железнодорожные станции, ограничивающие перегон, переводятся на резервное управление со вступлением на дежурство работников железнодорожной станции, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов, и вспомогательная смена направления блокировки производится в соответствии с приложением № 1 к Инструкции.

Если при использовании вспомогательного режима невозможно произвести смену направления движения, действие автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, прекращается, и движение на данном перегоне осуществляется по телефонным средствам связи.»

Комментарии к п. 5 Приложения №2 к ИДП:

В описываемом случае действия диспетчера поездного аналогичны действиям на участках, оборудованных автоматической блокировкой, и возможность изменения диспетчером поездным направления движения на перегоне определяется техническими возможностями устройств диспетчерской централизации, т.е. наличием ответственной команды вспомогательного режима смены направления.

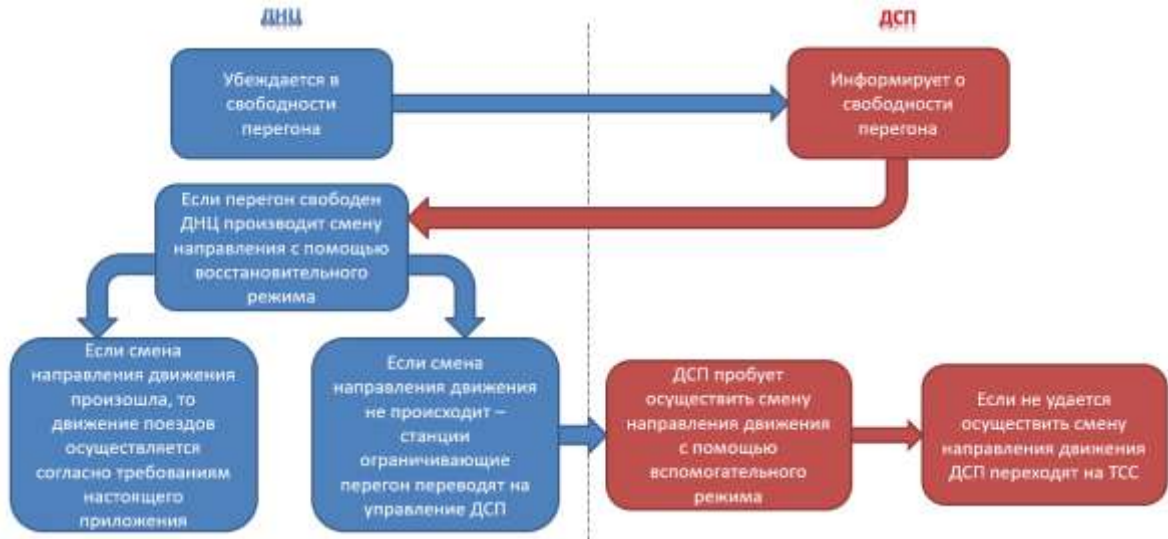


Рисунок 5.29 – Алгоритм действия поездного диспетчера и дежурного по станции при смене направления движения

Цитата Приложения №2 к ИДП:

«6. К неисправностям, при которых необходимо прекращать действие автоматической локомотивной сигнализации как самостоятельной системы интервального регулирования движения поездов, относятся:

1) невозможность смены направления, в том числе с помощью вспомогательного режима на однопутном перегоне или при отправлении поезда по неправильному железнодорожному пути на двухпутном перегоне, а также на многопутных перегонах по железнодорожному пути с однопутными правилами движения. Пользование автоматической локомотивной сигнализации в установленном направлении при этом допускается;

2) наличие контроля свободности блок-участка (разрешающего показания локомотивного светофора) при фактической занятости его поездом.

В случаях появления на перегоне ложной занятости трех и более блок-участков подряд при фактической их свободности диспетчер поездной вправе прекратить действие автоматической локомотивной сигнализации как самостоятельной системы интервального регулирования и установить движение на перегоне по телефонным средствам связи.

В указанных случаях, а также в случае обнаружения неисправности локомотивных устройств автоматической локомотивной сигнализации перед отправлением поезда с железнодорожной станции движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи.

В случае оборудования выходных светофоров сигнализацией отправления на свободный от поездов перегон (один зеленый огонь) поезд с неисправными устройствами автоматической локомотивной сигнализации, а также с железнодорожного пути, не оборудованного устройствами автоматической локомотивной сигнализации, допускается отправить на перегон по такому показанию выходного светофора без закрытия действия автоматической локомотивной сигнализации как самостоятельной системы интервального регулирования движения поездов. В данном случае отправление следующего поезда с исправными устройствами автоматической локомотивной сигнализации осуществляется в соответствии с пунктом 2 настоящего Порядка.»

Комментарии к п. 6 Приложения №2 к ИДП:

Невозможность смены направления, в том числе с помощью кнопок (рукояток) вспомогательного режима, на однопутном и двухпутном перегоне, если направление движения установлено по неправильному пути, делает невозможным использование системы интервального регулирования, поскольку коды автоматической локомотивной сигнализации не передаются на локомотив.

Наличие контроля свободности блок-участка (разрешающего показания локомотивного светофора) при фактической занятости его поездом создает риск проследования поезда на занятый поездом блок-участок с установленной скоростью и столкновения поездов.

При ложной занятости трех и более блок-участков подряд поезд будет следовать со скоростью не более 20 км/ч, а при телефонных средствах связи поезда следуют с установленной скоростью. Диспетчер поезда может принять решение о переходе на телефонные средства связи. Например, на участках с малоинтенсивным движением, на перегоне одновременно может находиться один – два поезда, а по телефонным средствам связи – один поезд на перегоне. В этом случае переход на телефонные средства связи обоснован, когда он не замедляет пропуск поездов по участку.



Рисунок 5.30 – Неисправности, при которых необходимо прекращать действие АЛС



Рисунок 5.31 – Отправление на перегон

Цитата Приложения №2 к ИДП:

«7. Порядок перехода на телефонные средства связи и восстановления действия автоматической локомотивной сигнализации производится аналогично порядку, указанному в приложении № 1 к Инструкции.

При этом в текстах диспетчерских приказов и поездных телефонограмм слово «автоблокировка» заменяется на «АЛС»»

Комментарии к п. 7 Приложения №2 к ИДП:

Возможность использования одинаковых шаблонов приказов и поездных телефонограмм обусловлено тем, что порядок перехода с автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельная система

интервального регулирования движения поездов, и с автоматической блокировкой на телефонные средства связи и обратно аналогичны.

Цитата Приложения №2 к ИДП:

«8. Порядок организации движения на участках, оборудованных устройствами автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, в том числе устройствами с изменяемыми в зависимости от скорости движения поезда («подвижными») границами блок-участков или систем интервального регулирования устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 8 Приложения №2 к ИДП:

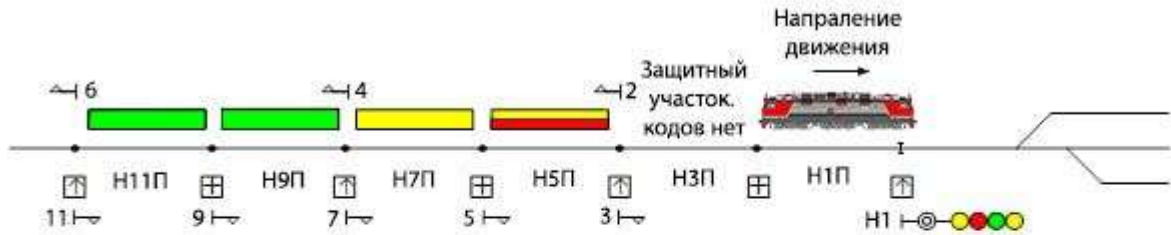
Блок-участок – это часть железнодорожного перегона, оборудованного автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи, которая может быть ограничена проходными светофорами или проходным светофором и входным светофором железнодорожной станции, или выходным светофором и первым попутным светофором.

Блок-участок может быть не только с фиксированными границами, но и с дискретно изменяемыми границами или непрерывно изменяемыми границами в зависимости от типа применяемой системы интервального регулирования. При этом указатели границы блок-участка не устанавливаются.

Работа системы АЛС как самостоятельной системы интервального регулирования движения поездов, в том числе устройствами с изменяемыми в зависимости от скорости движения поезда (подвижными) границами блок-участков или систем интервального регулирования устанавливается руководством по эксплуатации данных систем.

Движения поездов на участках железнодорожных линий на которых осуществляется интервальное регулирование с подвижными блок-участками по сигналам АЛС, как самостоятельному средству сигнализации устанавливается инструкцией №2393/р от 02.11.2020 г.

Перегон, оборудованный системой АЛСО с фиксированными границами блок-участков



Перегон, оборудованный системой АЛСО с подвижными границами блок-участков

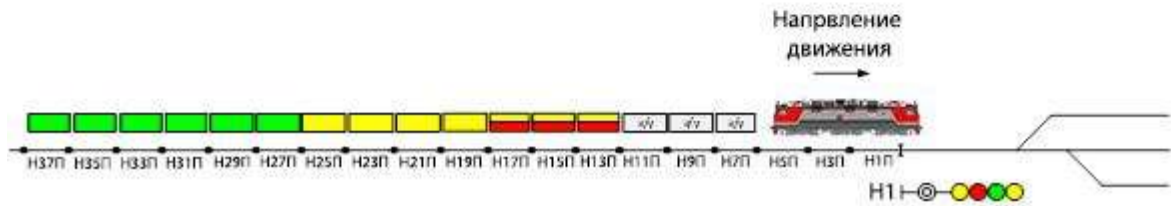


Рисунок 5.32 – Система АЛСО с подвижными границами блок-участков

Электронная подпись. Подписал: Храмцов А.М.
№2603/р от 07.10.2022

Комментарии к приложению № 3 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации «Порядок организации движения поездов на участках, оборудованных полуавтоматической блокировкой»

I. Прием и отправление поездов

Цитата Приложения №3 к ИДП:

«1. При полуавтоматической блокировке разрешением на занятие поездом перегона служит разрешающее показание выходного или проходного светофора.

На однопутных участках для открытия выходного светофора необходимо получить с аппарата управления дежурного смежной железнодорожной станции, на которую отправляется поезд, блокировочный сигнал согласия на отправление поезда.

Перед приемом поезда дежурный по железнодорожной станции приготавливает маршрут приема и открывает входной светофор или дает распоряжение о его открытии на исполнительный пост.

После проследования входного светофора прибывающим поездом, светофор автоматически закрывается. На железнодорожных станциях, не имеющих электрической изоляции железнодорожных путей и стрелок, после проследования поездом входного светофора, дежурный по железнодорожной станции устанавливает сигнальную кнопку (рукоятку) в положение закрытия сигнала.

Убедившись в прибытии поезда на железнодорожную станцию в полном составе, дежурный по железнодорожной станции подает с аппарата управления на железнодорожную станцию отправления блокировочный сигнал прибытия, а также по устройствам технологической железнодорожной электросвязи извещает дежурного по железнодорожной станции отправления о времени прибытия поезда. Если поезд следовал с подталкивающим локомотивом, то уведомление о прибытии и блокировочный сигнал прибытия дежурный по железнодорожной станции подает на железнодорожную станцию отправления после того, как убедится в прибытии подталкивающего локомотива.»

Комментарии к п. 1 Приложения №3 к ИДП:

Полуавтоматическая блокировка – система интервального регулирования движения поездов, при которой на перегоне может находиться только один поезд.

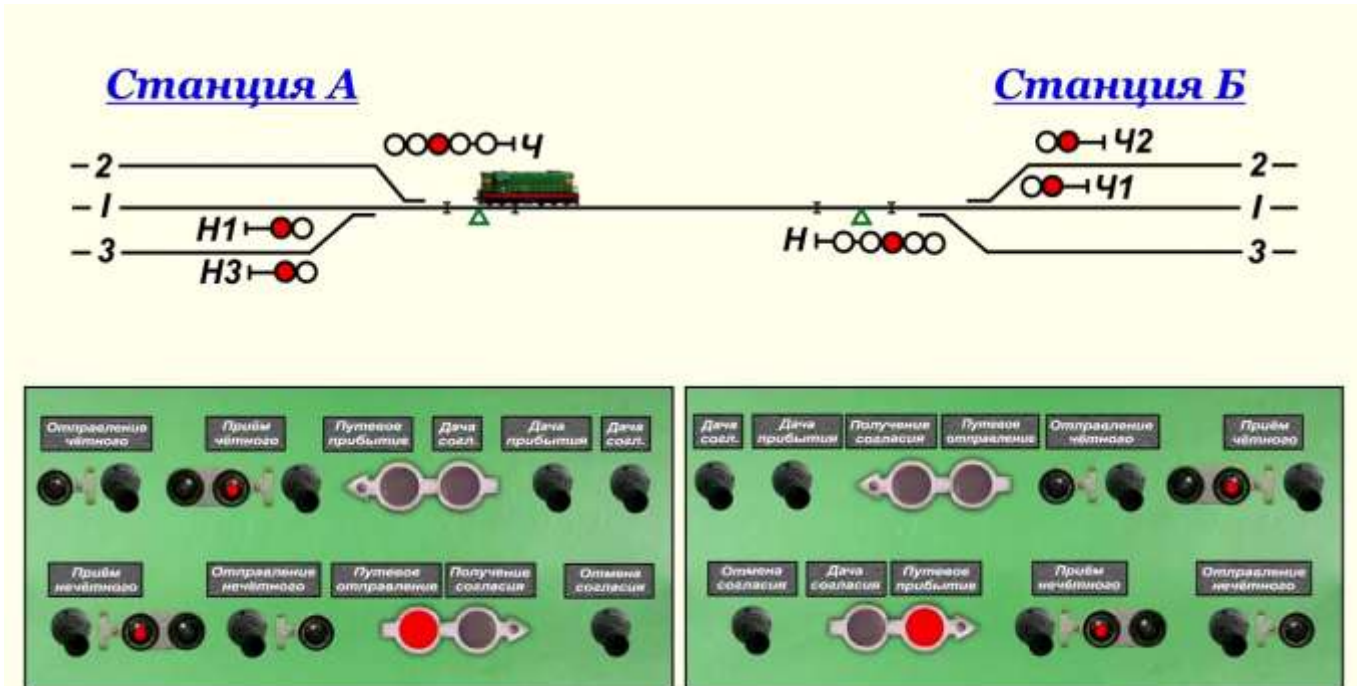


Рисунок 5.33 - Аппарат управления железнодорожной станции на участке с полуавтоматической блокировкой

Порядок приготовления маршрута приема поезда приводится в Инструкции о порядке пользования устройствами СЦБ (приложение к ТРА станции), общие требования к приготовлению маршрута приема поезда изложены в приложении № 9 к ИДП.

На железнодорожных станциях, оснащенных электрической изоляцией железнодорожных путей и стрелок, перекрытие входного сигнала происходит автоматически в момент занятия локомотивом прибывающего поезда первого изолированного участка, станции. На железнодорожных станциях, не имеющих электрической изоляции железнодорожных путей и стрелок, запрещающий сигнал на входном светофоре устанавливается дежурным по железнодорожной станции вручную.

Дежурный по железнодорожной станции убеждается в прибытии поезда в полном составе путем проверки наличия поездного сигнала на хвостовом вагоне состава самолично или через работника, указанного в ТРА станции, а также по показаниям приборов управления.

Цитата Приложения №3 к ИДП:

«2. Дежурному по железнодорожной станции запрещается передавать на железнодорожную станцию отправления уведомление о прибытии поезда

и блокировочный сигнал прибытия, если он не убедится в том, что поезд с перегона прибыл в полном составе.

При наличии устройств автоматического контроля прибытия поезда на железнодорожную станцию в полном составе дежурный по железнодорожной станции после прибытия поезда убеждается в свободности перегона по индикации на аппаратах управления этих устройств, блокировочный сигнал прибытия в этом случае подается автоматически.

При отсутствии устройств автоматического контроля прибытия поезда на железнодорожную станцию в полном составе дежурный по железнодорожной станции убеждается по наличию поездного сигнала на хвостовом вагоне поезда – лично или по докладу дежурного стрелочного поста, а на железнодорожных станциях с централизацией стрелок, где нет дежурных стрелочного поста – по докладам работников железнодорожной станции, связанных с движением поездов, или дежурных по железнодорожным переездам в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 21 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее – Инструкция), а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования в соответствии с локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Если прибывающий на железнодорожную станцию поезд имел непредвиденную остановку на перегоне из-за самоторможения и (или) срабатывания сигнализации разрыва тормозной магистрали, машинист поезда, помимо соблюдения требований, предусмотренных в приложении № 9 к Инструкции, должен сообщить дежурному по железнодорожной станции о такой остановке по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, а при невозможности передачи такого сообщения с перегона – остановиться на железнодорожной станции для личной передачи этого сообщения дежурному по железнодорожной станции. Контроль за следованием поезда в полном составе в этих случаях возлагается на работников железнодорожной станции и на локомотивную бригаду.»

Комментарии к п. 2 Приложения №3 к ИДП:

К устройствам автоматического контроля прибытия поезда на железнодорожную станцию относятся средства электрической изоляции

железнодорожных путей перегона, способные в автоматическом режиме передавать сигналы о занятости или свободности путей перегона на аппарат управления дежурного по железнодорожной станции, ограничивающей перегон.

Дежурный по железнодорожной станции убеждается в прибытии поезда в полном составе путем проверки наличия поездного сигнала на хвостовом вагоне состава самолично или через работника, указанного в ТРА станции, а также по показаниям приборов управления. Порядок убеждения в прибытии поезда в полном составе указан в ТРА станции.

Порядок действия работников железнодорожного транспорта при непредвиденной остановке поезда на перегоне изложен в приложении № 8 к ИДП.

Цитата Приложения №3 к ИДП:

«3. Если после приема поезда не сработают устройства автоматического контроля прибытия поезда на железнодорожную станцию в полном составе, дежурный по железнодорожной станции, убедившись, что поезд прибыл в полном составе, докладывает об этом диспетчеру поездному. Диспетчер поездной, убедившись путем переговоров с дежурными смежных железнодорожных станций, ограничивающих перегон, в его свободности, дает одновременно на обе железнодорожные станции разрешение на подачу блок-сигнала прибытия следующего содержания:

«ДСП станции ... разрешаю подать на станцию ... блокировочный сигнал прибытия поезду № ... посредством вспомогательной кнопки (искусственного срабатывания pedalной замычки). ДНЦ (фамилия)».

Дежурный по железнодорожной станции, получив такое разрешение, производит подачу блок-сигнала прибытия посредством вспомогательного режима, а при электромеханической блокировке – путем искусственного срабатывания pedalной замычки. Дежурный по железнодорожной станции делает запись в журнале осмотра об использовании ответственной команды искусственного прибытия, о срыве пломбы с вспомогательной кнопки прибытия или с pedalной замычки.

При приеме поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора применяется порядок действий, указанный в абзацах первом – третьем настоящего пункта.

Если аппараты управления устройствами путевой блокировки оборудованы счетчиками, фиксирующими нажатие вспомогательных кнопок прибытия,

то указанные кнопки не пломбируются. В этих случаях при искусственной подаче блокировочного сигнала прибытия дежурным по железнодорожной станции

в журнале движения поездов против номера соответствующего поезда записывается показание счетчика.

Если аппараты управления устройствами путевой блокировки оборудованы счетчиками, фиксирующими нажатие вспомогательных кнопок прибытия, то указанные кнопки не пломбируются. В этих случаях при искусственной подаче блокировочного сигнала прибытия дежурным по железнодорожной станции в журнале движения поездов против номера соответствующего поезда записывается показание счетчика.

Если искусственное срабатывание вызвано неисправностью устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, то об этой неисправности дежурный по железнодорожной станции делает запись в журнале осмотра.»

Комментарии к п. 3 Приложения №3 к ИДП:

Текст разрешения на подачу блок-сигнала прибытия, передаваемого диспетчером поездным, дежурные по смежным железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, записывают в журнал диспетчерских распоряжений формы ДУ-58 (рисунок 5.34).

Порядок приема поезда при запрещающем показании входного светофора изложен в ТРА станции.

Число, месяц	Выход или получ. приказа (час.мин.)	№ приказа	Содержание приказа	Фамилия прибывшего	Подпись диспетчера (разборчиво)
1	2	3	4	5	6
11.06	16.06	37	ДСП станция	ДСП	ДНЦ
	16.08		Болотная разрешаю подать на станцию	Болотная Чернов	Соколов
			Восточная блокировочный сигнал прибытия поезду № 2505 посредством вспомогательной кнопки		
			ДНЦ Соколов		

Рисунок 5.34 – Вариант записи приказа поездного диспетчера в журнал диспетчерских распоряжений формы ДУ-58

Форма ДУ-46											
Месяц и число	Часы и минуты	Назование результата осмотра и испытаний, а также обнаруженных неисправностей и повреждений	Когда выявлены неисправности работных дистанций			Когда соответствующий работник прибыл для устранения неисправностей и повреждений			Когда обнаружены неисправности и повреждения устранены, разница об их устранении		
			Месяц и число	Часы и минуты	Сторой выявления (направление по маршруту или телефону или аппарату)	Месяц и число	Часы и минуты	Расписка прибытия работника дистанции в распоряжение	Месяц и число	Часы и минуты	Описание причины возникновения или неисправности и название протяжки пер. Подпись работника, производившего исправление и отписка дежурного по станции об устранении замеченного повреждения
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
11.06	16.08	Согласно графику ДНЦ Сельва Желез. ж. вок. сорбана галуба с вспомогательной кнопки прибытия ДСГ Чернов А.М.	11.06	16.09	ШН						
					Гр						
					телеграфу						

Рисунок 5.35 – Пример записи в журнале осмотра формы ДУ-46

ДЛЯ НЕЧЕТНЫХ ПОЕЗДОВ								
№ поезда	Время (час. мин.)		Номер пути приема, отправления, проследования	Время (час. мин.)		Отправлено		Записи о поездной работе
	отправления с соседней станции	прибытия на станцию		отправления со станции	прибытия на соседнюю станцию	всего вагонов в поезде	вес поезда брутто / нетто (тонн)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
6823	14.10	14.27	1	14.28	14.46			
3403	14.21	14.38	3	15.08	15.26	50	2500/130 0	Показание счетчика вспомогательной кнопки прибытия 256

Рисунок 5.36 – Пример записи в журнале движения поездов показаний счетчика нажатий вспомогательной кнопки прибытия

Цитата Приложения №3 к ИДП:

«4. На участках с диспетчерской централизацией, оборудованных полуавтоматической блокировкой с автоматическим контролем прибытия поезда в полном составе, в случаях, когда приборы автоматического контроля прибытия поезда на железнодорожную станцию на пульте диспетчера поездного не зафиксировали освобождение перегона, диспетчер поездной по устройствам технологической железнодорожной электросвязи должен вызвать машиниста поезда и передать команду на остановку:

«Внимание! Машинист поезда №... Немедленно остановитесь! Нет контроля прибытия в полном составе. ДНЦ (фамилия)».

Получив такую команду, машинист должен немедленно остановить поезд, проверить показания приборов, характеризующих целостность

тормозной магистрали, и направить помощника машиниста для проверки номера хвостового вагона и наличие на нем поездного сигнала.

По указанию диспетчера поездного к проверке целостности состава поезда привлекаются работники железнодорожного транспорта, связанные с движением поездов. Порядок проверки целостности состава при управлении поездом машинистом без помощника машиниста устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

О результатах осмотра машинист сообщает по устройствам технологической железнодорожной электросвязи диспетчеру поездному.

При сообщении машиниста, что поезд прибыл в полном составе, диспетчер поездной разрешает дальнейшее движение поезда. Убедившись в прибытии поезда на железнодорожную станцию в полном составе, диспетчер поездной с пульта управления передает ответственную команду «искусственное прибытие». В случае невозможности передачи такой команды диспетчером поездным, соответствующая железнодорожная станция переводится на резервное управление со вступлением на дежурство работника железнодорожной станции, на которого возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов. Подача блокировочного сигнала прибытия вспомогательного режима производится в соответствии с пунктом 3 настоящего Порядка. Если при осмотре состава обнаружена отцепка вагонов от поезда на перегоне, движение по перегону закрывается до вывода вагонов с перегона.»

Комментарии к п. 4 Приложения №3 к ИДП:

Для обеспечения безопасности движения поездов, ОАО «РЖД» вправе разрабатывать и вводить в действие локальные нормативные акты, учитывающие местные условия, уровень оснащения инфраструктуры, регламентирующие вопросы осуществления контроля целостности составов поездов при управлении поездом машинистом без помощника машиниста.

Машинист сообщает по устройствам технологической железнодорожной электросвязи диспетчеру поездному о результатах осмотра по следующей форме:

«Состав поезда №..., находящегося на пути №... станции «...» осмотрен. Видимые неисправности не обнаружены. Номер хвостового вагона совпадает с номером, указанным в натурном листе поезда. Поездной сигнал присутствует. Осмотр состава поезда произвел «Должность» «ФИО». Машинист «ФИО».

Порядок действия работников железнодорожного транспорта при непредвиденной отцепке вагонов от поезда на перегоне изложен

в приложении № 8 к ИДП.

Цитата Приложения №3 к ИДП:

«5. Перед отправлением поезда дежурный по железнодорожной станции, подготовив маршрут отправления, открывает выходной светофор.

Одновременно с открытием выходного светофора на смежную железнодорожную станцию автоматически подается блокировочный сигнал об отправлении поезда (при электромеханической блокировке без исполнительных постов блокировочный сигнал об отправлении поезда подается на смежную железнодорожную станцию отдельно после закрытия выходного светофора).

После проследования поездом выходного светофора дежурный по железнодорожной станции осуществляет закрытие выходного светофора и по устройствам технологической железнодорожной электросвязи извещает дежурного смежной железнодорожной станции о времени фактического отправления поезда.

Независимо от наличия блокировочного сигнала прибытия дежурному по железнодорожной станции разрешается открыть выходной светофор и отправить поезд только после получения от дежурного смежной железнодорожной станции по устройствам технологической железнодорожной электросвязи уведомления о прибытии ранее отправленного поезда.

Не получив от дежурного смежной железнодорожной станции уведомления по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи о прибытии ранее отправленного поезда, дежурному по железнодорожной станции на однопутных перегонах запрещается давать блокировочный сигнал согласия на прием поезда встречного направления.»

Комментарии к п. 5 Приложения №3 к ИДП:

Порядок приготовления маршрута отправления поезда приводится в Инструкции о порядке пользования устройствами СЦБ (приложение к ТРА станции), общие требования к приготовлению маршрута отправления поезда изложены в приложении № 9 к ИДП.

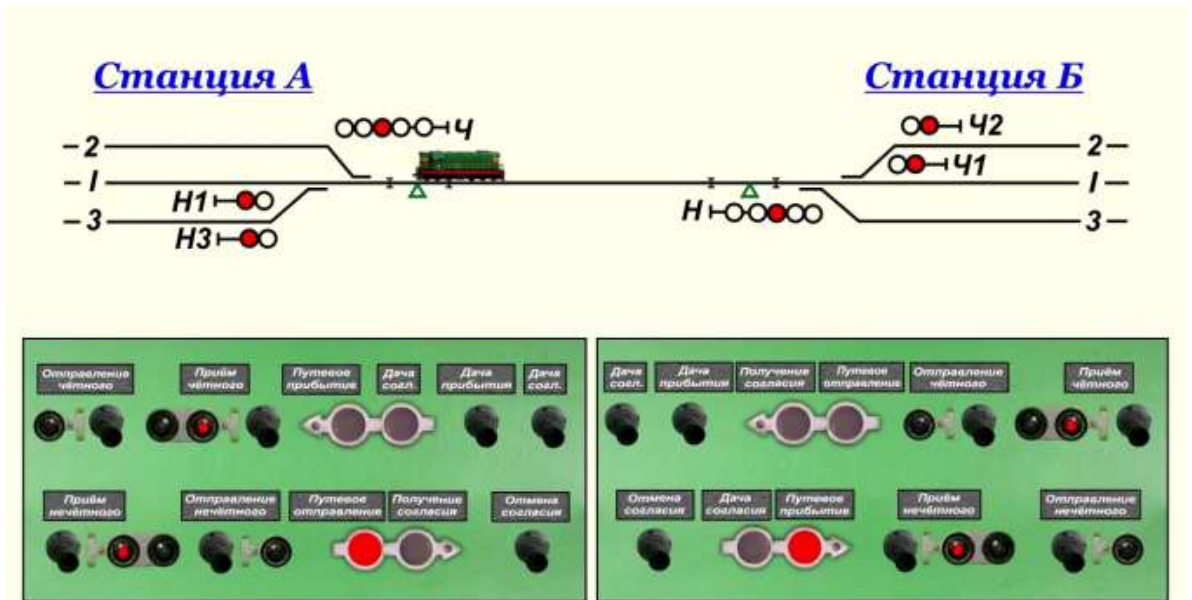


Рисунок 5.37 – Расположение кнопок подачи блокировочного сигнала на аппарате управления дежурного по станции

При электромеханической блокировке без исполнительных постов блокировочный сигнал об отправлении поезда подается на смежную железнодорожную станцию отдельно после закрытия выходного светофора путем нажатия кнопки «Отправление четного» или «Отправление нечетного», соответствующей направлению движения отправленного поезда на аппарате управления дежурного по железнодорожной станции.

Рекомендуемая форма извещения о времени фактического отправления поезда:

«Поезд №... отправлен со станции «...» в ... часов ... минут».

При полуавтоматической блокировке запрещается отправлять на перегон следующий поезд, осуществляющий движение согласно установленного графика движения поездов, до момента получения от дежурного смежной железнодорожной станции по устройствам технологической железнодорожной электросвязи уведомления о прибытии ранее отправленного поезда (сообщения об освобождении перегона ранее отправленным поездом).

При полуавтоматической блокировке запрещается давать блокировочный сигнал согласия на прием поезда встречного направления, осуществляющего движение согласно установленного графика движения поездов, до момента получения от дежурного смежной железнодорожной станции по устройствам технологической железнодорожной электросвязи уведомления о прибытии ранее отправленного поезда (сообщения об освобождении перегона ранее отправленным поездом).

Цитата Приложения №3 к ИДП:

Электронная подпись. Подписал: Храмов А.М.
№2603/р от 07.10.2022

«6. Если при свободном перегоне и правильно установленном маршруте отправления выходной светофор не открывается из-за ложной занятости изолированного стрелочного участка, дежурному по железнодорожной станции после проверки фактической свободности этого участка с согласия диспетчера поездного разрешается открыть выходной светофор после предварительного нажатия кнопки «Выключение контроля свободности стрелочных изолированных участков в маршрутах отправления» (при ее наличии).»

Комментарии к п. 6 Приложения №3 к ИДП:

Порядок проверки фактической свободности изолированного стрелочного участка, порядок использования кнопок «Выключение контроля свободности стрелочных изолированных участков в маршрутах отправления» изложены в ТРА станции.

В случае отсутствия кнопок «Выключение контроля свободности стрелочных изолированных участков в маршрутах отправления» отправление поезда происходит порядком, изложенным в ТРА станции и в приложении № 14 к ИДП.

Цитата Приложения №3 к ИДП:

«7. Если после открытия выходного светофора поезд не будет отправлен, дежурный по железнодорожной станции обязан закрыть выходной светофор, сделать об этом запись в журнале движения поездов и сообщить о задержке поезда на смежный раздельный пункт и диспетчеру поездному.

Отправление задержанного поезда или поезда того же направления движения производится при закрытом выходном светофоре по разрешению дежурного по железнодорожной станции на бланке ДУ-52, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 23 к Инструкции.

Смежный раздельный пункт о времени фактического отправления поезда уведомляется по устройствам технологической железнодорожной электросвязи. При электромеханической блокировке без исполнительных постов после фактического отправления задержанного или поезда того же направления, на смежный раздельный пункт подается блокировочный сигнал. Следующие поезда отправляются по блокировке в порядке, установленном в приложении № 3 к Инструкции.

Разрешение на бланке ДУ-52 передается машинисту ведущего локомотива также в случаях самопроизвольного закрытия выходного светофора (вследствие ложной занятости изолированной секции, перегорания светофорной лампы или ошибочного закрытия выходного светофора) при исправном действии блокировки.

На железнодорожных станциях, где средства связи оборудованы системой автоматической регистрации переговоров, вместо передачи разрешения на бланке ДУ-52, машинисту поезда допускается передача по устройствам технологической железнодорожной электросвязи фиксируемый на регистраторе переговоров локальный акт (далее – приказ) об отправлении в соответствии с приложением № 20 к Инструкции.

На железнодорожных станциях, имеющих устройства, которые при свободном перегоне позволяют повторно открыть выходной светофор, отправление поезда производится по вновь открытому выходному светофору. Воспользоваться устройствами для повторного открытия выходного светофора дежурному по железнодорожной станции допускается с разрешения диспетчера поездного.»

Комментарии к п. 7 Приложения №3 к ИДП:

№ поезда	Время (час. мин.)		№ пути приема, отправления, проследования	Время (час. мин.)		Отправлено		Записи о поездной работе
	отправления с соседней станцией	прибытия на станцию		отправления со станции	прибытия на соседнюю станцию	всего вагонов в поезде	вес поезда брутто / нетто (тонн)	
3823	15.10	15.27	1	15.28	15.46			
3605	15.21	15.38	3					Отправление поезда задержано по причине маневровой работы локомотива

Рисунок 5.38 – Пример записи в журнале движения поездов о задержке отправления поезда

Заполненный бланк формы ДУ-52, дежурный по железнодорожной станции отправления передает машинисту локомотива отправляемого поезда лично или через работника, оговоренного в ТРА станции.

Бланк разрешения на отправление поезда (бланк ДУ-52)

КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ № <u>10</u> Железнодорожная станция (пункт) Фрязино 235302 « <u>11</u> » <u>июня</u> 20 <u>22</u> г. Разрешение выдано на поезд № <u>3605</u> с заполнением пункта <u>1</u> Дежурный по блок-посту <u>Штак</u> железнодорожной станции	РАЗРЕШЕНИЕ № <u>10</u> Железнодорожная станция (пункт) Фрязино 235302 « <u>11</u> » <u>июня</u> 20 <u>22</u> г. I Разрешаю поезду № <u>3605</u> толкату-поезда отправиться с <u>3</u> пути по <u>1</u> пути при закрытом выходном (проездном, маршрутном) светофоре и следовать до входного (проездного, выходного) светофора блок-посту <u>Зюзино</u> станции до _____ там с возвращением обратно II Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по открытому выходному (групповому, маршрутному) светофору с _____ пути. Дежурный по блок-посту <u>Штак</u> железнодорожной станции (ненужное зачеркнуть)
--	---

Рисунок 5.39 – Пример заполнения разрешения на отправления поезда на бланке формы ДУ-52

Цитата Приложения №3 к ИДП:

«8. Если на железнодорожной станции, ограничивающей однопутный перегон, после открытия выходного светофора появится необходимость задержать поезда отправить на этот перегон со смежной железнодорожной станции поезд встречного направления, выходной светофор закрывается, пользование полуавтоматической блокировкой прекращается и движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи. В этом случае машинистам поездов, следующим во встречном направлении, на право занятия перегона передаются бланки ДУ-50, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 22 к Инструкции.

Действие полуавтоматической блокировки возобновляется при последующем отправлении на перегон ранее задержанного или поезда, следующего в том же направлении, причем этот поезд отправляется по одному из разрешений, предусмотренных в пункте 7 приложения № 3 к Инструкции.»

Комментарии к п. 8 Приложения №3 к ИДП:

Порядок организации движения по телефонным средствам связи изложен в приложении № 5 к ИДП.

Бланк путевой записки (бланк ДУ-50)

КОРЕШОК ПУТЕВОЙ ЗАПИСКИ	ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА
Железнодорожная станция Щелково (шт. Щелково) Щелково 235507	Железнодорожная станция (шт. Щелково) Щелково 235507
« 11 » <u>ИЮНЯ</u> 20 <u>22</u> г.	« 11 » <u>ИЮНЯ</u> 20 <u>22</u> г.
<u>15</u> ч <u>35</u> минут	<u>15</u> ч <u>35</u> минут
Выдана на поезд № <u>3805</u>	Разрешаю поезду (толкачу поезда) № <u>3805</u>
(толкачу поезда № _____)	отправиться с <u>5</u> пути по <u>1</u>
Дежурный	пути и следовать до входного сигнала станции
по железнодорожной станции	<u>Соколовская</u> (до _____ км)
<u>Семенов</u> <i>Семенов</i>	с возвращением обратно.
	Системы интервального регулирования не действуют.
	Дежурный по железнодорожной станции
	<u>Семенов</u> <i>Семенов</i>
	(ненужное зачеркнуть)

Рисунок 5.40 - Пример заполнения путевой записки формы ДУ-50

Поезд может быть отправлен путем вручения машинисту ведущего локомотива отправляемого поезда разрешения на бланке формы ДУ-52.

На железнодорожных станциях, где средства связи оборудованы системой автоматической регистрации переговоров, вместо передачи разрешения на бланке ДУ-52, машинисту поезда допускается передача по устройствам технологической железнодорожной электросвязи фиксируемого на регистраторе переговоров приказа дежурного по железнодорожной станции об отправлении.

Цитата Приложения №3 к ИДП:

«9. На участках с диспетчерской централизацией, оборудованных полуавтоматической блокировкой, в случае необходимости задержки отправления поезда, а также отправления поезда встречного направления, железнодорожные станции, ограничивающие перегон, переводятся на резервное управление с вступлением на дежурство работников железнодорожной станции, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов при передаче железнодорожной станции на

резервное управление. В таких случаях операции по отправлению поездов производятся в соответствии с пунктами 7 и 8 приложения № 3 к Инструкции.»

Комментарии к п. 9 Приложения №3 к ИДП:

При передаче железнодорожной станции на резервное управление обязанности по выполнению операций по приему и отправлению поездов осуществляет работник, указанный в ТРА станции.

Цитата Приложения №3 к ИДП:

«10. Отправление поездов при наличии групповых выходных светофоров производится по разрешающему показанию выходного светофора и маршрутному указателю на нем с цифрой зеленого цвета, соответствующей номеру того железнодорожного пути, с которого разрешается отправление поезда.

В случаях неисправности маршрутных указателей групповых выходных светофоров отправление поездов с железнодорожной станции производится при открытом групповом выходном светофоре с передачей машинисту поезда приказа дежурного по железнодорожной станции в соответствии с приложением № 20 к Инструкции или с вручением машинисту поезда разрешения на бланке ДУ-52 с заполнением пункта II данного бланка.

При неисправности на групповом выходном светофоре маршрутного указателя направления (белого цвета) отправление поездов производится в соответствии с приложением № 1 к Инструкции.»

Комментарии к п. 10 Приложения №3 к ИДП:

Поезд может быть отправлен путем вручения машинисту ведущего локомотива отправляемого поезда разрешения на бланке формы ДУ-52.

В случаях неисправности маршрутных указателей групповых выходных светофоров вместо передачи разрешения на бланке формы ДУ-52, машинисту поезда допускается передача по устройствам технологической железнодорожной электросвязи фиксируемого на регистраторе переговоров приказа дежурного по железнодорожной станции об отправлении. Указанный порядок действий может быть реализован только на железнодорожных станциях, где средства связи оборудованы системой автоматической регистрации переговоров.

Бланк разрешения на отправление поезда (бланк ДУ-52)

КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ № <u>10</u> Железнодорожная станция (штемпель) « <u>11</u> » <u>ИЮНЯ</u> 20 <u>22</u> г. Разрешение выдано на поезд № <u>3605</u> с заполнением пункта <u>II</u> Дежурный по блок-посту <u>Итак</u> железнодорожной станции	РАЗРЕШЕНИЕ № <u>10</u> Железнодорожная станция (штемпель) « <u>11</u> » <u>ИЮНЯ</u> 20 <u>22</u> г. I Разрешаю поезду № _____ толкачу поезда отправиться с _____ пути по _____ пути при закрытом выходном (проходном, маршрутном) светофоре и следовать до входного (проходного, выходного) светофора <u>блок-поста</u> станции до _____ км с возвращением обратно. II Разрешаю поезду № <u>3605</u> отправиться с <u>3</u> пути по открытому выходному (групповому, маршрутному) светофору с <u>1</u> пути. Дежурный по блок-посту <u>Итак</u> железнодорожной станции (ненужное зачеркнуть)
--	---

Рисунок 5.41 – Пример заполнения пункта 2 бланка формы ДУ-52

Цитата Приложения №3 к ИДП:

«11. Если ведущий локомотив готового к отправлению поезда находится за выходным светофором с разрешающим показанием и машинисту не видно его показания, отправление поезда производится по приказу дежурного по железнодорожной станции, передаваемому машинисту по устройствам технологической железнодорожной электросвязи или по разрешению на бланке ДУ-52 с заполнением пункта II данного бланка:

«Приказ № ... время ... (час, минуты). Машинист поезда № ... на ... пути станции.... Выходной (маршрутный) светофор ... литер Вам открыт. Разрешаю отправиться. ДСП ... (фамилия)».

В случаях неисправности изолированного стрелочного участка или его занятости головой отправляющегося поезда для открытия выходного светофора допускается использовать кнопку «Выключение контроля свободы стрелочных изолированных участков в маршрутах отправления» (при ее наличии).

Если голова отправляемого поезда находится за выходным светофором и последний открыть невозможно, действие блокировки прекращается; отправление поезда производится по телефонным средствам связи с передачей

машинисту бланка ДУ-50.

Отправление поездов с железнодорожных путей, не имеющих выходных светофоров выполняется в соответствии с требованиями настоящего пункта.»

Комментарии к п. 11 Приложения №3 к ИДП:

Поезд может быть отправлен путем вручения машинисту ведущего локомотива отправляемого поезда разрешения на бланке формы ДУ-52 лично дежурным по железнодорожной станции, или через работника, указанного в ТРА станции.

Если ведущий локомотив готового к отправлению поезда находится за выходным светофором с разрешающим показанием и машинисту не видно его показания вместо передачи разрешения на бланке формы ДУ-52, машинисту поезда допускается передача по устройствам технологической железнодорожной электросвязи фиксируемого на регистраторе переговоров приказа дежурного по железнодорожной станции об отправлении. Указанный порядок действий может быть реализован только на железнодорожных станциях, где средства связи оборудованы системой автоматической регистрации переговоров.

Порядок использования кнопок «Выключение контроля свободности стрелочных изолированных участков в маршрутах отправления» изложены в ТРА станции.

Порядок организации движения по телефонным средствам связи изложен в приложении № 5 к ИДП.

Поезд может быть отправлен путем вручения машинисту ведущего локомотива отправляемого поезда разрешения на бланке формы ДУ-52 с заполнением пункта II лично дежурным по железнодорожной станции, или через работника, указанного в ТРА станции.

При отправлении поездов с железнодорожных путей, не имеющих выходных светофоров вместо передачи разрешения на бланке формы ДУ-52, машинисту поезда допускается передача по устройствам технологической железнодорожной электросвязи фиксируемого на регистраторе переговоров приказа дежурного по железнодорожной станции об отправлении. Указанный порядок действий может быть реализован только на железнодорожных станциях, где средства связи оборудованы системой автоматической регистрации переговоров.

Цитата Приложения №3 к ИДП:

«12. Отправление поездов на однопутных и двухпутных перегонах (по правильному железнодорожному пути) с возвращением с перегона

на железнодорожную станцию отправления производится при запрещающем показании выходного светофора с выдачей машинисту ключа-железа на право проследования выходного светофора с запрещающим показанием и обратного следования по перегону до границы станции.

При этом на однопутных перегонах перед отправлением поезда на перегон с последующим возвращением должно быть получено от смежной железнодорожной станции по блок-аппарату согласие на отправление поезда или блок-система переключена на соответствующее направление движения.

Отправление двух и более единиц специального самоходного подвижного состава в сцепе в случае, когда предусмотрено их разъединение на перегоне, по ключу-железу запрещается.»

Комментарии к п. 12 Приложения №3 к ИДП:

Ключ-желез изымается из блок-аппарата управления лично дежурным по железнодорожной станции и передается машинисту лично или через работника, указанного в ТРА станции.

Все манипуляции должны быть выполнены строго до изъятия из блок-аппарата управления ключа-железа. При изъятии из блок-аппарата управления ключе-железе переключение направления движения полуавтоматической блокировки невозможно.

Порядок отправления на перегон специального самоходного подвижного состава изложен в приложениях №8 и 13 к ИДП.

Цитата Приложения №3 к ИДП:

«13. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, отправление хозяйственных поездов с работой на перегоне и прибытием на смежную железнодорожную станцию, а также поездов с подталкивающими локомотивами, следующими на весь перегон, производится по разрешающему показанию выходного светофора.»

Комментарии к п. 13 Приложения №3 к ИДП:

На участках, оборудованных диспетчерской централизацией при отправлении на перегон хозяйственных поездов с работой на перегоне и прибытием на смежную железнодорожную станцию, а также поездов с подталкивающими локомотивами, следующими на весь перегон, вручение машинисту ведущего локомотива ключа-железа не требуется.

Порядок организации движения хозяйственных поездов при производстве ремонтных и строительных работ на железнодорожной инфраструктуре изложен в приложении №13 к ИДП.

Цитата Приложения №3 к ИДП:

«14. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, отправление на перегон хозяйственного поезда с возвращением обратно или поезда с подталкивающим локомотивом, возвращающимся на железнодорожную станцию отправления с выдачей лицу, ответственному за выполнение работ, или машинисту подталкивающего локомотива ключа-жезла на право обратного следования по перегону производится в соответствии с пунктом 12 приложения № 3 к Инструкции.

Железнодорожные станции, ограничивающие перегон, на участках с полуавтоматической блокировкой, переводятся на резервное управление с вступлением на дежурство работников железнодорожной станции, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов.»

Комментарии к п. 14 Приложения №3 к ИДП:

При передаче железнодорожной станции на резервное управление обязанности по выполнению операций по приему и отправлению поездов осуществляет работник, указанный в ТРА станции. Порядок изъятия и выдачи ключа-жезла изложен в п.12 приложения №3 к ИДП.

Цитата Приложения №3 к ИДП:

«15. При невозможности изъять ключ-жезл или в случае, если аппарат управления не оборудован ключом-жезлом, для отправления хозяйственного поезда или поезда с подталкивающим локомотивом, возвращающимся на железнодорожную станцию отправления, пользование полуавтоматической блокировкой прекращается и устанавливается движение поездов по телефонным средствам связи.

В этих случаях до перехода на телефонные средства связи железнодорожные станции, ограничивающие перегон, на который отправляется хозяйственный поезд, переводятся на резервное управление.»

Комментарии к п. 15 Приложения №3 к ИДП:

Порядок организации движения по телефонным средствам связи изложен в приложении № 5 к ИДП.

При передаче железнодорожной станции на резервное управление обязанности по выполнению операций по приему и отправлению поездов осуществляет работник, указанный в ТРА станции.

Цитата Приложения №3 к ИДП:

«16. По прибытии поезда на железнодорожную станцию ключ-жестл возвращается дежурному по железнодорожной станции, который вкладывает его в аппарат и по устройствам технологической железнодорожной электросвязи уведомляет дежурного по смежному разделному пункту о возвращении поезда.»

Комментарии к п. 16 Приложения №3 к ИДП:

При возвращении в блок-аппарат управления ключа-жестла, становится возможным переключение направления движения полуавтоматической блокировки (перегон считается свободным от подвижного состава).

Цитата Приложения №3 к ИДП:

«17. Отправление поезда с подталкивающим локомотивом, следующим до смежной железнодорожной станции, производится по путевой блокировке с уведомлением дежурного этой железнодорожной станции по устройствам технологической железнодорожной электросвязи об отправлении поезда с подталкивающим локомотивом.

Отправление поезда с подталкивающим локомотивом, когда последний возвращается с перегона на железнодорожную станцию отправления, производится по блокировке (при разрешающем показании выходного светофора). Машинисту подталкивающего локомотива на железнодорожной станции отправления вручается ключ-жестл на право обратного следования.»

Комментарии к п. 17 Приложения №3 к ИДП:

Рекомендуемая форма извещения о времени фактического отправления поезда:

«Поезд №... с подталкивающим локомотивом №..., следующим до станции «...» отправлен со станции «...» в ... часов ... минут».

Ключ-жестл изымается из блок-аппарата управления лично дежурным по железнодорожной станции и передается машинисту подталкивающего локомотива, который будет возвращаться с перегона на железнодорожную станцию отправления, лично или через работника, указанного в ТРА станции. При изъятии из блок-аппарата управления ключе-жестле переключение направления движения полуавтоматической блокировки невозможно. До момента возвращения в блок-аппарат управления ключа-жестла, перегон считается занятым подвижным составом.

Цитата Приложения №3 к ИДП:

«18. При невозможности изъятия ключа-железа, а также в случаях, когда блок-аппарат не оборудован ключом-железом для подталкивающего локомотива, отправление поезда с подталкивающим локомотивом, возвращающимся на железнодорожную станцию отправления, производится по телефонным средствам связи с прекращением действия блокировки. Машинистам ведущего и подталкивающего локомотивов в этом случае передаются бланки ДУ-50.»

Комментарии к п. 18 Приложения №3 к ИДП:

Порядок организации движения по телефонным средствам связи изложен в приложении № 5 к ИДП.

Бланк путевой записки (бланк ДУ-50)

КОРЕШОК ПУТЕВОЙ ЗАПИСКИ	ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА
<p>Железнодорожная станция (штаб-путь) Щелково 235507</p> <p>«<u>11</u>» <u>июня</u> 20<u>22</u> г.</p> <p><u>15</u> ч <u>35</u> минут</p> <p>Выдана на поезд № <u>3805</u> (толкату поезду № _____)</p> <p>Дежурный по железнодорожной станции <u>Семенов</u></p>	<p>Железнодорожная станция (штаб-путь) Щелково 235507</p> <p>«<u>11</u>» <u>июня</u> 20<u>22</u> г.</p> <p><u>15</u> ч <u>35</u> минут</p> <p>Разрешаю поезду (толкату поезду) № <u>3805</u> отправиться с <u>5</u> пути по <u>1</u> пути и следовать до входного сигнала станции <u>Соколовская</u> (до _____ км) с возвращением обратно.</p> <p>Системы интервального регулирования не действуют.</p> <p>Дежурный по железнодорожной станции <u>Семенов</u> (ненужное зачеркнуть)</p>

Рисунок 5.42 – Пример заполнения путевой записки, выдаваемой машинисту головного локомотива

Бланк путевой записки (бланк ДУ-50)

КОРЕШОК ПУТЕВОЙ ЗАПИСКИ	ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА
Железнодорожная станция Щелково Щелково 235507	Железнодорожная станция (штем-пост) Щелково 235507
«11» <u>ИЮНЯ</u> 20 <u>22</u> г.	«11» <u>ИЮНЯ</u> 20 <u>22</u> г.
<u>15</u> ч <u>35</u> минут	<u>15</u> ч <u>35</u> минут
Выдана на поезд № _____	Разрешаю поезду (толкачу поезда) № <u>3805</u>
(толкачу поезд № <u>3805</u>)	отправиться с <u>5</u> пути по <u>1</u>
	пути и следовать до входного сигнала станции <u>Соколовская</u> (до _____ км)
	с возвращением обратно.
	Системы интервального регулирования не действуют.
Дежурный по железнодорожной станции <u>Семенов</u> <i>Семенов</i>	Дежурный по железнодорожной станции <u>Семенов</u> <i>Семенов</i>
	(ненужное зачеркнуть)

Рисунок 5.43 – Пример заполнения путевой записки, выдаваемой машинисту подталкивающего локомотива

Цитата Приложения №3 к ИДП:

«19 Порядок организации движения поездов по перегонам, имеющим путевые посты (блок-посты), в том числе автоматические и без проходных светофоров, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 19 Приложения №3 к ИДП:

Порядок организации движения поездов по перегонам, имеющим путевые посты (блок-посты), в том числе автоматические и без проходных светофоров, утверждает начальник железной дороги в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 9 июня 2012 г. № 1158р.

II. Движение поездов при неисправности полуавтоматической блокировки

Цитата Приложения №3 к ИДП:

«20. К неисправностям, при которых действие полуавтоматической блокировки прекращается, относятся:

- 1) невозможность закрытия выходного или проходного светофора;
- 2) невозможность открытия выходного или проходного светофора

при свободном перегоне (в том числе с возможностью выключения контроля свободы изолированных участков);

3) произвольное получение блокировочных сигналов;

4) невозможность подачи или получения блокировочных сигналов;

5) отсутствие пломб на аппарате управления электромеханической блокировки (за исключением пломб на педальной замычке или вспомогательной кнопке).

Во всех указанных случаях, а также при работах по переоборудованию, переносу, ремонту, испытанию и замене блокировочных устройств и работах, вызывающих временное прекращение действия устройств, движение поездов по блокировке прекращается и устанавливается по телефонным средствам связи.»

Комментарии к п. 20 Приложения №3 к ИДП:

Порядок организации движения по телефонным средствам связи изложен в приложении № 5 к ИДП.

Цитата Приложения №3 к ИДП:

«21. Во время технического обслуживания аппаратуры полуавтоматической блокировки действие блокировки не прекращается, при этом дежурный по железнодорожной станции и работник, проводящий техническое обслуживание, обязаны уделить внимание правильной работе блокировки.

Перед опломбированием, после окончания технического обслуживания аппаратуры полуавтоматической блокировки работник, проводящий техническое обслуживание, совместно с дежурным по железнодорожной станции по индикации на аппаратах управления проверяют соответствие показаний на блок-аппарате состоянию перегонов (по записям в журнале движения поездов и путем переговоров с дежурными по смежным отдельным пунктам).

О каждом случае технического обслуживания, а также об окончании этой работы работником, проводящим техническое обслуживание, делается соответствующая запись в журнале осмотра.

22. Переход на телефонные средства связи, а также возобновление движения поездов по полуавтоматической блокировке осуществляются приказом диспетчера поездного после проверки через дежурных смежных железнодорожных станций свободы перегона.

При неисправности диспетчерской связи переход на телефонные средства связи при движении поездов и восстановление действия полуавтоматической

блокировки производятся в порядке, указанном в приложении № 1 к Инструкции, с заменой в тексте телефонограмм слова «автоблокировка» на слово «полуавтоматическая блокировка».

Комментарии к пп. 21, 22 Приложения №3 к ИДП:

Приказ диспетчера поездного о переходе на телефонные средства связи, а также возобновление движения поездов по полуавтоматической блокировке, записывается дежурными по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон в журнал диспетчерских распоряжений формы ДУ-58. Свободность перегона проверяется путем проверки записей в журнале движения поездов, а также по показаниям аппарата управления.

Рекомендуемая форма телефонограмм, используемых в условиях неисправности диспетчерской связи при переходе на телефонные средства связи при движении поездов и при восстановлении действия полуавтоматической блокировки на однопутных перегонах:

«Полуавтоматическая блокировка между станциями ... не действует. Последним прибыл от Вас поезд № ... Последним отправлен к Вам поезд № ... Прошу перейти на телефонную связь. ДСП...».

Дежурный смежной железнодорожной станции отвечает:

«Последним прибыл от Вас поезд № ... Последним отправлен к Вам поезд № ... Перегон свободен. Устанавливаю телефонную связь. ДСП ...».

При восстановлении действия полуавтоматической блокировки:

«Неисправность полуавтоматической блокировки между станциями ... устранена. Последним прибыл от Вас поезд № ... Последним отправлен к Вам поезд № ... Прошу восстановить движение поездов по полуавтоматической блокировке. ДСП ...(фамилия)».

Дежурный смежной железнодорожной станции, отвечает:

«Последним прибыл от Вас поезд № ... Последним отправлен к Вам поезд № ... Перегон свободен. Движение поездов восстанавливаю по полуавтоматической блокировке. ДСП ...(фамилия)».

Рекомендуемая форма телефонограмм, используемых в условиях неисправности диспетчерской связи при переходе на телефонные средства связи при движении поездов и при восстановлении действия полуавтоматической блокировки на двухпутных перегонах:

«Полуавтоматическая блокировка на перегоне по ... пути не действует. Движение поездов по этому пути устанавливаю по телефонной связи. ДСП ...».

При восстановлении действия полуавтоматической блокировки:

«Неисправность полуавтоматической блокировки на перегоне ... по ... пути устранена. Движение поездов восстанавливаю по автоблокировке. ДСП ...».

Цитата Приложения №3 к ИДП:

«23. После прекращения действия полуавтоматической блокировки и перехода на телефонные средства связи машинистам поездов для следования до смежного раздельного пункта передается бланк ДУ-50.»

Комментарии к п. 23 Приложения №3 к ИДП:

Бланк ДУ-50 передается машинистам отправляемых поездов лично дежурным по железнодорожной станции отправления или через работника, указанного в ТРА станции.

Цитата Приложения №3 к ИДП:

«24. Проследование поездами маршрутного светофора с запрещающим показанием (до выходного светофора) осуществляется:

- 1) по пригласительному сигналу;
- 2) по приказу дежурного по железнодорожной станции, передаваемому машинисту отправляющегося поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи;
- 3) по разрешению на бланке ДУ-52 с заполнением пункта I данного бланка при соответствующем изменении текста от руки.»

Комментарии к п. 24 Приложения №3 к ИДП:

Проследование поездами маршрутного светофора с запрещающим показанием (до выходного светофора) допускается осуществлять по пригласительному сигналу при обязательно выполнении требований по соблюдению регламента ведения служебных переговоров, изложенных в приложении №20 к ИДП.

Проследование поездами маршрутного светофора с запрещающим показанием (до выходного светофора) допускается осуществлять по приказу дежурного по железнодорожной станции, передаваемому машинисту отправляющегося поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи. Указанный порядок действий может быть реализован только на железнодорожных станциях, где средства связи оборудованы системой автоматической регистрации переговоров.

Разрешение на бланке формы ДУ-52 заполняется дежурным по железнодорожной станции единолично и передается машинистам поездов

лично дежурным по железнодорожной станции или через работника, указанного в ТРА станции. Пример заполнения бланка формы ДУ-52 приведен на рисунке 5.44.

Бланк разрешения на отправление поезда (бланк ДУ-52)

<p>КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ № <u>10</u></p> <p>Железнодорожная станция (пункт) (пункт)</p> <p>« <u>11</u> » <u>ИЮНЯ</u> 20 <u>22</u> г.</p> <p>Разрешение выдано на поезд № <u>3605</u> с заполнением пункта <u>1</u></p> <p>Дежурный по блок-посту <u>Итак</u> железнодорожной станции</p>	<p>РАЗРЕШЕНИЕ № <u>10</u></p> <p>Железнодорожная станция (пункт) (пункт)</p> <p>« <u>11</u> » <u>ИЮНЯ</u> 20 <u>22</u> г.</p> <p>I Разрешаю поезду № <u>3605</u> толкату поезда</p> <p>отправиться с <u>3</u> пути по <u>1</u> пути при закрытом выходном (проездном, маршрутном) светофоре и следовать до входного (проездного, выходного) светофора <u>блок-посту</u> <u>Зюзино</u> станции де _____ там с возвращением обратно.</p> <p>II Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по открытому выходному (групповому, маршрутному) светофору с _____ пути.</p> <p>Дежурный по блок-посту <u>Итак</u> железнодорожной станции (ненужное зачеркнуть)</p>
--	--

Рисунок 5.44 – Пример заполнения разрешения на отправления поезда на бланке формы ДУ-52

Цитата Приложения №3 к ИДП:

«25. При следовании поезда с использованием двойной тяги или с подталкивающим локомотивом на весь перегон разрешение на право занятия перегона вручается только машинисту ведущего локомотива. Машинисты второго (при двойной тяге) и подталкивающего локомотивов должны руководствоваться сигналами или передаваемыми по устройствам технологической железнодорожной электросвязи сообщениями машиниста ведущего локомотива.

26. При неисправности поездной и межстанционной телефонной связи дежурный по железнодорожной станции обязан внимательно следить за изменением индикации на аппаратах управления.

Уведомления о движении поездов в этом случае осуществляются через диспетчера поездного или по средствам связи, находящимся в распоряжении дежурного по железнодорожной станции.»

Комментарии к пп. 25, 26 Приложения №3 к ИДП:

Индикация на аппаратах управления, в зависимости от технического оснащения железнодорожных станций и перегонов может позволять контролировать занятость путей примыкающих перегонов, наличие подвижного состава на участках приближения, удаления железнодорожной станции.

В распоряжении у дежурного по железнодорожной станции, в зависимости от местных условий, могут оказаться следующие виды связи: перегонная связь, подвижная электросвязь, ремонтно-оперативная радиосвязь и др.

Цитата Приложения №3 к ИДП:

«27. На двухпутных (многопутных) перегонах, оборудованных полуавтоматической блокировкой для движения в одном направлении, отправление поездов (в порядке регулировки) по неправильному железнодорожному пути производится по приказу диспетчера поездного с переходом на телефонные средства связи по правилам однопутного движения.»

Комментарии к п. 27 Приложения №3 к ИДП:

Приказ диспетчера поездного о переходе на телефонные средства связи, а также возобновление движения поездов по полуавтоматической блокировке, записывается дежурными по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон в журнал диспетчерских распоряжений формы ДУ-58. Свободность перегона проверяется путем проверки записей в журнале движения поездов, а также по показаниям аппарата управления.

Порядок организации движения по телефонным средствам связи изложен в приложении № 5 к ИДП.

Цитата Приложения №3 к ИДП:

«28. В зависимости от системы полуавтоматической блокировки и конкретных условий работы на участке, порядок пользования устройствами, а также порядок действий работников при приеме, отправлении и пропуске поездов устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 28 Приложения №3 к ИДП:

Порядок действий работников при приеме, отправлении и пропуске поездов с учетом местных условий, уровня технического оснащения железнодорожных станций и перегонов указывается в ТРА станции.

Комментарии к приложению № 4 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации «Порядок организации движения поездов на участках, оборудованных электрожезловой системой»

I. Общие положения

Цитата Приложения №4 к ИДП:

«1. При электрожезловой системе разрешением на занятие поездом перегона служит жезл данного перегона, вручаемый машинисту поезда.»

Комментарии к п. 1 Приложения №4 к ИДП:

Электрожезловая система состоит из двух жезловых аппаратов, связанных между собой электрической линией, в которые вложены металлические жезлы (20-40 штук в каждом аппарате), установленных на станциях, ограничивающих перегон. Каждый жезл служит разрешением на занятие соответствующего ему перегона.

Цитата Приложения №4 к ИДП:

«2. Конструкция устройств электрожезловой системы не должна допускать изъятия из жезловых аппаратов одновременно более одного жезла. Конструкция жезловых аппаратов, устанавливаемых в помещениях стрелочных постов, не должна допускать возможность изъятия жезла из аппарата без разрешения дежурного по железнодорожной станции.»

Комментарии к п. 2 Приложения №4 к ИДП:

Жезлы из аппарата можно извлекать только по одному при соблюдении двух условий:

- в двух аппаратах одновременно находится четное количество жезлов (т.е. перегон свободен);
- получен электрический сигнал с соседней станции (так называемое согласие).

Цитата Приложения №4 к ИДП:

«3. Каждому жезлу присваивается номер и серия, наносится наименование железнодорожных станций, ограничивающих перегон.

Каждому перегону должна соответствовать своя серия жезлов. Установка жезловых аппаратов одной серии допускается не чаще чем через три перегона,

а на подходах к железнодорожным узлам – через два перегона. В жезловых аппаратах обеих железнодорожных станций, ограничивающих перегон, при отсутствии на нем поездов должно быть в сумме четное число жезлов.

4. Жезловые аппараты железнодорожных станций, с которых производится отправление поездов с подталкивающим локомотивом, возвращающимся с перегона на железнодорожную станцию, должны дополняться приборами с ключом-жезлом.

Конструкция жезлового аппарата, дополненного прибором с ключом-жезлом, не должна допускать извлечения из аппарата ключа-жезла до извлечения основного жезла или извлечения основного жезла при изъятии ключе-жезле.»

Комментарии к пп. 3, 4 Приложения №4 к ИДП:

При отправлении со станции поезда с подталкивающим локомотивом, возвращающимся с перегона на железнодорожную станцию отправления, дежурный по железнодорожной станции изымает из аппарата жезл и передает его машинисту ведущего локомотива, изъятый из аппарата ключ-жезл выдается машинисту подталкивающего локомотива, возвращающегося с перегона на железнодорожную станцию отправления. Пока в аппарат не будет возвращен ключ-жезл электрическая логическая зависимость не позволит изъять из аппарата новый жезл, а также не позволит отправить электрический сигнал (согласие) на соседнюю станцию, ограничивающую перегон для изъятия жезла, дающего право поезду встречного направления занять перегон.



Рисунок 5.45 – жезловые аппараты



Рисунок 5.46 – Наименование станций, ограничивающих перегон

Цитата Приложения №4 к ИДП:

«5. Жезловые аппараты железнодорожных станций, с которых производится отправление поездов с подталкивающим локомотивом, следующим до смежной железнодорожной станции, оборудуются развинчивающимися жезлами. Каждый развинчивающийся жезл состоит из двух частей: части с надписью «Жезл» и части с надписью «Билет». Жезловые аппараты с развинчивающимися жезлами применяются в условиях организации движения поездов с разграничением временем.»

Комментарии к п. 5 Приложения №4 к ИДП:

При отправлении со станции поезда с подталкивающим локомотивом, следующим до смежной железнодорожной станции, ограничивающей перегон, дежурный по железнодорожной станции изымает из аппарата развинчивающийся жезл, состоящий из двух частей. Первую часть развинчивающегося жезла с надписью «Билет» дежурный по железнодорожной станции вручает машинисту ведущего локомотива, вторую часть развинчивающегося жезла, называемую «Жезл», дежурный по железнодорожной станции вручает машинисту подталкивающего локомотива, следующего до смежной железнодорожной станции, ограничивающей перегон. По прибытии состава с подталкивающим локомотивом на смежную железнодорожную станцию, машинист ведущего локомотива передает дежурному по станции первую часть жезла, - «Билет», машинист подталкивающего локомотива передает дежурному по железнодорожной станции вторую часть жезла, - «Жезл». Дежурный по железнодорожной станции получив обе части жезла объединяет их в одну и возвращает жезл в сборе в свой жезловый аппарат. По отдельности вернуть разные части жезла в аппарат невозможно.

В условиях организации движения поездов с разграничением временем, порядок использования развинчивающегося жезла идентичен. Первую часть развинчивающегося жезла с надписью «Билет» дежурный по железнодорожной станции вручает машинисту поезда, отправляющегося первым на перегон, вторую часть развинчивающегося жезла, называемую «Жезл», дежурный по железнодорожной станции вручает машинисту поезда, выходящего на перегон вторым.

Цитата Приложения №4 к ИДП:

«6. Дежурному по железнодорожной станции разрешается передавать без пропуска через жезловый аппарат жезл, полученный с прибывшего поезда, на отправляемый на тот же перегон поезд после получения согласия дежурного смежной железнодорожной станции, на которую отправляется поезд. На железнодорожных станциях, где жезловые аппараты имеют ключи-жезлы, передавать жезл без пропуска через жезловый аппарат запрещается.»

Комментарии к п. 6 Приложения №4 к ИДП:

На перегоне разрешается передавать жезлы, полученные от машинистов прибывших поездов машинистам поездов встречного направления, отправляющихся на этот же перегон без пропуска жезлов через жезловый аппарат. Единственное условие, требующее обязательного выполнения при работе по такой технологии, - перед каждым отправлением необходимо получать согласие на прием поезда встречного направления от дежурного по смежной железнодорожной станции.

На железнодорожных станциях, оснащенных жезловыми аппаратами с ключами-жезлами, каждый жезл после изъятия его у машиниста прибывшего поезда, должен быть обязательно возвращен в жезловый аппарат. Передаче жезлов от машинистов прибывающих поездов машинистам отправляющихся поездов минуя жезловые аппараты категорически запрещена.

Цитата Приложения №4 к ИДП:

«7. Обмен жезлов производится при посредстве механических жезлообменивателей или вручную. При обмене жезлов вручную жезлы должны быть вложены в жезлоподаватели. При безостановочном пропуске поездов запрещается производить обмен жезлов на выходных горловинах.»

8. Не допускается:

1) запрашивать разрешение на извлечение жезла ранее готовности поезда к отправлению, за исключением случаев безостановочного пропуска поездов или стоянки их по расписанию не более 5 минут;

- 2) хранить действующие жезлы, не вложенные в аппарат;
- 3) провозить жезлы на перегон, не принадлежащий данному жезлу.»

Комментарии к пп. 7, 8 Приложения №4 к ИДП:

При безостановочном пропуске поездов обмен жезлами следует производить во входной горловине или у помещения дежурного по железнодорожной станции из соображений достаточности полезной длины пути для возможности вынужденной остановки проходящего поезда без занятия перегона в случае неуспешного выполнения технологической операции по обмену жезлов.

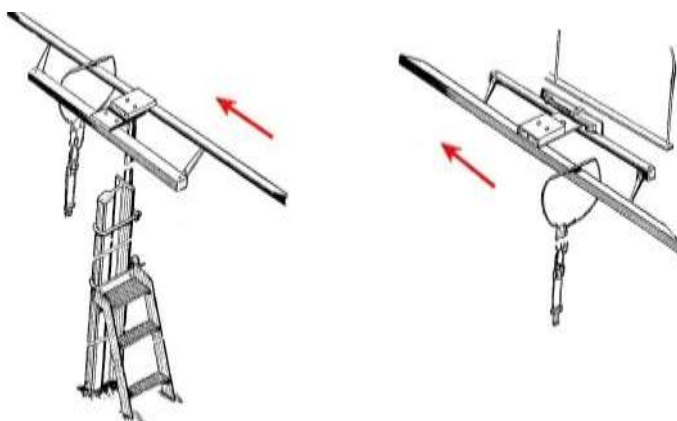


Рисунок 5.47 – Механический жезлообмениватель

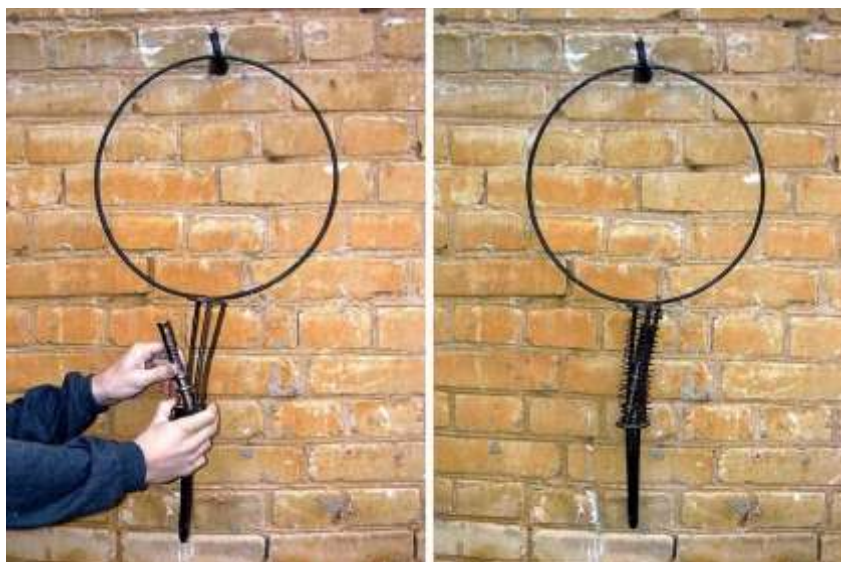


Рисунок 5.48 - Жезлоподаватель

II. Прием и отправление поездов

Цитата Приложения №4 к ИДП:

«9. Перед прибытием поезда дежурный по железнодорожной станции готовит маршрут для его приема и открывает входной сигнал. По прибытии поезда на железнодорожную станцию жезл сдается дежурному по железнодорожной станции, который, убедившись в прибытии поезда в полном составе и проверив принадлежность жезла перегону, с которого он прибыл, записывает номер жезла в журнал движения поездов, вкладывает жезл в жезловой аппарат и уведомляет по средствам технологической железнодорожной электросвязи дежурного по железнодорожной станции отправления о прибытии поезда.

На железнодорожных станциях, где жезловые аппараты установлены в помещениях стрелочных постов, жезл с прибывающего поезда передается дежурному стрелочного поста, который, убедившись в прибытии поезда в полном составе и проверив принадлежность жезла данному перегону, вкладывает его в аппарат и сообщает дежурному по железнодорожной станции номер жезла для записи в журнале движения поездов.»

Комментарии к п. 9 Приложения №4 к ИДП:

Дежурный по железнодорожной станции (дежурный стрелочного поста) убеждается в прибытии поезда в полном составе путем сверки номеров вагонов из натурального листа поезда с номерами вагонов прибывшего поезда и проверяет наличие хвостового сигнала на последнем вагоне состава. В случае полного соответствия номеров вагонов натурному листу поезда и наличия хвостового сигнала на последнем вагоне прибывшего состава, считается, что поезд прибыл с перегона в полном составе.

Дежурный по железнодорожной станции (дежурный стрелочного поста) проверяет принадлежность полученного от машиниста прибывшего поезда, к перегону путем сверки серии и номера жезла, а также соответствия названий станций, ограничивающих перегон (данная информация должна быть нанесена и хорошо различима на каждом жезле).

Цитата Приложения №4 к ИДП:

«10. По прибытии поезда с подталкивающим локомотивом дежурный по железнодорожной станции, получив первую часть жезла от машиниста поезда и вторую часть от машиниста подталкивающего локомотива, обязан соединить обе полученные части, после этого вложить жезл в жезловой аппарат.

11. Для отправления поезда дежурный по железнодорожной станции отправления запрашивает по средствам технологической железнодорожной электросвязи согласие дежурного смежной железнодорожной станции, на которую отправляется поезд:

«Могу ли отправить поезд № ...».

Дежурный смежной железнодорожной станции, если нет препятствий для приема поезда, дает по устройствам технологической железнодорожной электросвязи согласие:

«Ожидаю поезд № ...»,

и разрешает изъять жезл.

Изъяв из аппарата жезл, дежурный по железнодорожной станции отправления обязан записать его номер в журнал движения поездов и вручить машинисту отправляемого поезда.

На железнодорожных станциях, где жезловые аппараты вынесены на стрелочные посты, номер изъятого жезла сообщается дежурному по железнодорожной станции дежурным стрелочного поста.

Если дежурные смежных железнодорожных станций согласовали возможность отправления встречного поезда с жезлом от прибывающего поезда без пропуска жезла через аппарат, то в журналах движения поездов (обеих железнодорожных станций) напротив номера этого поезда должна быть сделана отметка:

«Согласовано отправление по жезлу от поезда № ДСП (фамилия, подпись)».

Комментарии к пп. 10, 11 Приложения №4 к ИДП:

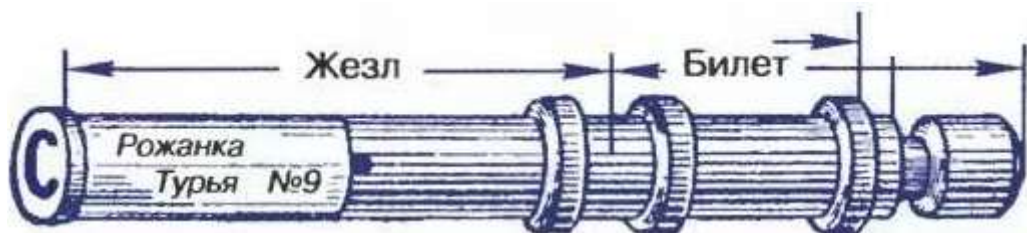


Рисунок 5.49 – Развинчивающийся жезл

В условиях высокой интенсивности движения поездов на перегоне разрешается передавать жезлы, полученные от машинистов прибывших поездов машинистам поездов встречного направления, отправляющихся на этот же перегон без пропуска жезлов через жезловый аппарат. Единственное условие, требующее обязательного выполнения при работе по такой технологии, - перед каждым отправлением необходимо получать согласие на

прием поезда встречного направления от дежурного по смежной железнодорожной станции.

ДЛЯ НЕЧЕТНЫХ ПОЕЗДОВ								
№ поезда	Время (час. мин.)		Номер пути приема, отправления, проследования	Время (час. мин.)		Отправлено		Записи о поездной работе
	отправления с соседней станции	прибытия на станцию		отправления со станции	прибытия на соседнюю станцию	всего вагонов в поезде	вес поезда брутто / нетто (тонн)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
3823	15.10	15.27	1	15.28	15.46			
3605	15.21	15.38	3	16.08				Следовано отправление по жезлу от поезда № 3604 ДСДТ Чернов

Рисунок 5.50 – Пример записи в журнале движения поездов

Цитата Приложения №4 к ИДП:

«12. При отправлении поезда на перегон, оборудованный электрожелезной системой, с железнодорожного пути, на котором есть выходной светофор, проезд запрещающего показания этого светофора при наличии жезла разрешается по лунно-белому огню на светофоре при погашенном красном.

Если включить лунно-белый огонь невозможно, отправление поезда производится по жезлу. Дежурный по железнодорожной станции в этом случае должен известить машиниста поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи (лично, через дежурного стрелочного поста или сигналиста), что включение лунно-белого огня невозможно и маршрут отправления поезда готов.»

При отправлении поезда с железнодорожного пути, оборудованного выходным семафором, жезл разрешает проследование запрещающего показания выходного семафора.

Комментарии к п. 12 Приложения №4 к ИДП:

Способы и порядок извещения машинистов отправляющихся поездов с учетом особенностей местных условий приведен в ТРА станции.



Рисунок 5.51 – Запрещающее показание выходного семафора

Цитата Приложения №4 к ИДП:

«13. Если после изъятия жезла для отправления поезда последний почему-либо не будет отправлен, дежурный по железнодорожной станции обязан вложить жезл в аппарат, уведомить об этом дежурного смежной железнодорожной станции и сделать отметку в журнале движения поездов:

«Поезд № ... задержан».

14. При отправлении поезда с последующим возвращением его с перегона на железнодорожную станцию отправления, жезл машинисту поезда выдается в соответствии с пунктами 11, 12 настоящего Порядка. Дежурный смежной железнодорожной станции уведомляется об отправлении и возвращении поезда с перегона.»

Комментарии к п. 13, 14 Приложения №4 к ИДП:

Перед отправлением поезда с последующим возвращением его с перегона на железнодорожную станцию отправления дежурный по железнодорожной станции отправления запрашивает по средствам технологической

железнодорожной электросвязи согласие дежурного смежной железнодорожной станции, ограничивающей перегон, на который отправляется поезд:

«Могу ли отправить поезд № ... с последующим его возвращением на станцию «...»?».

Дежурный смежной железнодорожной станции, ограничивающей перегон, если нет препятствий для занятия поездом перегона, дает по устройствам технологической железнодорожной электросвязи согласие:

«Разрешаю отправить поезд № ... с последующим его возвращением на станцию «...»»,

и разрешает изъять жезл.

После возвращения ранее отправленного поезда с перегона на железнодорожную станцию отправления, выполнения требований п.9 настоящего Приложения, дежурный по железнодорожной станции отправления уведомляет по средствам технологической железнодорожной электросвязи дежурного смежной железнодорожной станции, ограничивающей перегон о возвращении ранее отправленного поезда с перегона на станцию отправления:

«Поезд № ... с перегона «...» на станцию «...» вернулся в полном составе. Перегон «...» от подвижного состава свободен».

Цитата Приложения №4 к ИДП:

«15. При отправлении поезда с подталкивающим локомотивом, следующим по всему перегону, машинисту ведущего локомотива вручается часть жезла с надписью «Билет», а машинисту подталкивающего локомотива – вторая часть жезла с надписью «Жезл».

Дежурный по железнодорожной станции отправления при запросе железнодорожного пути ставит в известность дежурного смежной железнодорожной станции о следовании к нему поезда с подталкивающим локомотивом.

В тех случаях, когда подталкивающий локомотив следует в нерабочем режиме по всему перегону прицепленным к составу поезда, жезл вручается только машинисту ведущего локомотива.»

Комментарии к п. 15 Приложения №4 к ИДП:

Перед отправлением поезда с подталкивающим локомотивом, следующим по всему перегону дежурный по железнодорожной станции отправления, запрашивает по средствам технологической железнодорожной

электросвязи согласие дежурного смежной железнодорожной станции, ограничивающей перегон, на который отправляется поезд:

«Могу ли отправить поезд № ... с подталкивающим локомотивом, следующим по всему перегону?»»

Дежурный смежной железнодорожной станции, ограничивающей перегон, если нет препятствий для занятия поездом перегона, дает по устройствам технологической железнодорожной электросвязи согласие:

«Разрешаю отправить поезд № ... с подталкивающим локомотивом, следующим по всему перегону»,

В этом случае подталкивающий локомотив расценивается как «груз на своих осях». Вручение жезла машинисту подталкивающего локомотива, следующего по перегону в составе поезда в нерабочем режиме не требуется.

Цитата Приложения №4 к ИДП:

16. Если жезловые аппараты не оборудованы развинчивающимися жезлами, то при необходимости отправления поезда с не прицепленным к составу подталкивающим локомотивом, следующим на весь перегон, действие жезловой системы прекращается и движение поездов осуществляется по телефонным средствам связи.»

Комментарии к п. 16 Приложения №4 к ИДП:

Порядок организации движения по телефонным средствам связи изложен в приложении № 5 к ИДП.

Цитата Приложения №4 к ИДП:

«17. При отправлении поездов с подталкивающим локомотивом, возвращающимся с перегона на железнодорожную станцию отправления, машинисту ведущего локомотива выдается жезл, а машинисту подталкивающего – ключ-жезл.

Ключи-жезлы используются также для организации подачи (уборки) вагонов на железнодорожные пути необщего пользования, примыкающие на перегонах, и при движении за отправленным поездом хозяйственных поездов с последующим возвращением их на железнодорожную станцию отправления в порядке, устанавливаемом локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 17 Приложения №4 к ИДП:

При отправлении со станции поезда с подталкивающим локомотивом, возвращающимся с перегона на железнодорожную станцию отправления, дежурный по железнодорожной станции изымает из аппарата жезл и передает его машинисту ведущего локомотива, изъятый из аппарата ключ-жезл выдается машинисту подталкивающего локомотива, возвращающегося с перегона на железнодорожную станцию отправления. Пока в аппарат не будет возвращен ключ-жезл электрическая логическая зависимость не позволит изъять из аппарата новый жезл, а также не позволит отправить электрический сигнал (согласие) на соседнюю станцию, ограничивающую перегон для изъятия жезла, дающего право поезду встречного направления занять перегон.

Цитата Приложения №4 к ИДП:

«18. Если жезловые аппараты не оборудованы ключами-жезлами, то при необходимости отправления поезда с подталкивающим локомотивом, возвращающимся с перегона на железнодорожную станцию отправления, действие жезловой системы прекращается и движение поездов осуществляется по телефонным средствам связи.»

Комментарии к п. 18 Приложения №4 к ИДП:

Порядок организации движения по телефонным средствам связи изложен в приложении № 5 к ИДП.

III. Движение поездов при наличии примыканий на перегоне

Цитата Приложения №4 к ИДП:

19. При наличии на перегоне примыкания, не обслуживаемого вспомогательным постом, контроль положения стрелки примыкания осуществляется с помощью ключа от контрольного замка стрелки примыкания, наглухо соединяемого с жезлом или с ключом-жезлом.»

Комментарии к п. 19 Приложения №4 к ИДП:

Для осуществления контроля положения стрелки примыкания, необслуживаемого вспомогательным постом перегоне, дежурный по железнодорожной станции после изъятия из жезлового аппарата жезла или ключа-жезла обязан присоединить к изъятому жезлу или ключу-жезлу ключ от контрольного замка, запирающего закладку остряка стрелочного перевода примыкания. Только после этого разрешается передавать изъятый жезл или ключ-жезл машинисту отправляющегося на перегон поезда.

Цитата Приложения №4 к ИДП:

«20. При необходимости подачи (уборки) вагонов на примыкание, которое не обслуживается вспомогательным постом, с возвращением локомотива на железнодорожную станцию отправления или дальнейшим следованием до смежной железнодорожной станции машинисту выдается жезл с ключом от контрольного замка стрелки примыкания. Об отправлении локомотива для подачи (уборки) вагонов и о возвращении локомотива на железнодорожную станцию отправления извещается дежурный смежной железнодорожной станции.»

Комментарии к п. 20 Приложения №4 к ИДП:

Порядок извещения дежурного по смежной железнодорожной станции об отправлении локомотива для подачи (уборки) вагонов и о возвращении локомотива на железнодорожную станцию отправления изложен в пп. 11,12,14 Приложения №4 к ИДП.

Цитата Приложения №4 к ИДП:

«21. При наличии на перегоне примыкания, обслуживаемого вспомогательным постом, этот пост соединяется с одной из железнодорожных станций перегона дополнительной жезловой системой.

Аппаратам и жезлам дополнительной системы присваивается одинаковая серия и наносятся те же надписи, что и на аппараты перегона.

В паре аппаратов, связывающих железнодорожные станции перегона, при отсутствии на нем поездов находится четное число жезлов, а в аппаратах, связывающих железнодорожную станцию с постом – нечетное.

Вспомогательный пост в движении поездов, следующих между железнодорожными станциями, участия не принимает. Стрелки примыкания оборудуются зависимостью, исключающей возможность:

1) перевода стрелок при отсутствии у дежурного по железнодорожной станции (блок-посту) изъятого жезла;

2) вложения жезла в аппарат, установленный на посту, до установки стрелки по примыканию – по главному железнодорожному пути (нормальное положение).

22. При отправлении поезда на примыкание, которое обслуживается вспомогательным постом, дежурный по железнодорожной станции, согласовав с этим постом отправление к нему поезда, должен запросить дежурного смежной железнодорожной станции, с согласия дежурного смежной

железнодорожной станции изъять жезл, который выдается машинисту поезда, отправляемого на примыкание. Об отправлении поезда сообщается по устройствам технологической железнодорожной электросвязи дежурному по железнодорожной станции (блок-поста) и дежурному смежной железнодорожной станции.»

Комментарии к пп. 21, 22 Приложения №4 к ИДП:

Порядок извещения дежурного по смежной железнодорожной станции, дежурного по вспомогательному посту об отправлении поезда изложен в пп. 11,12,14 Приложения №4 к ИДП.

Цитата Приложения №4 к ИДП:

«23. По прибытии поезда на вспомогательный пост и после подачи его на один из путей, примыкающих к вспомогательному посту, стрелка примыкания устанавливается в нормальное положение, дежурный по железнодорожной станции (блок-поста) вкладывает в аппарат жезл прибывшего на примыкание поезда и сообщает дежурным обеих железнодорожных станций время прибытия поезда и освобождения главного железнодорожного пути. Затем разрешает дежурному по железнодорожной станции, с которой пост соединен жезловой системой, изъять жезл для перекладки его из дополнительного аппарата в основной.»

Комментарии к п. 23 Приложения №4 к ИДП:

Порядок извещения дежурных по смежным железнодорожным станциям о прибытии поезда на вспомогательный пост и подаче его на один из путей изложен в пп. 11,12,14 Приложения №4 к ИДП.

Цитата Приложения №4 к ИДП:

«24. Отправление поезда с поста на одну из железнодорожных станций производится по жезлу, полученному с разрешения дежурного по железнодорожной станции, с которой пост соединен жезловой системой.

Дежурный этой железнодорожной станции извлекает жезл и перекладывает его из основного в дополнительный аппарат после согласования возможности отправления с дежурным смежной железнодорожной станции.»

Комментарии к п. 24 Приложения №4 к ИДП:

Порядок извещения дежурных по смежным железнодорожным станциям об отправлении поезда со вспомогательного поста изложен в пп. 11,12,14 Приложения №4 к ИДП.

Цитата Приложения №4 к ИДП:

«25. Движение поездов при жезловой системе по перегонам, на которых для увеличения пропускной способности открываются путевые посты, осуществляется в порядке, устанавливаемом локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 25 Приложения №4 к ИДП:

Для обеспечения безопасности движения поездов, владелец инфраструктуры вправе разрабатывать и вводить в действие локальные нормативные акты, учитывающие местные условия, уровень оснащения инфраструктуры, регламентирующие вопросы организации движения поездов при жезловой системе по перегонам, на которых для увеличения пропускной способности открываются путевые посты.

IV. Движение поездов при неисправности электрожезловой системы и порядок регулировки количества жезлов в жезловых аппаратах

Цитата Приложения №4 к ИДП:

«26. Электрожезловая система считается неисправной в следующих случаях:

- 1) невозможно вложить жезл в аппарат или изъять жезл из аппарата при свободности перегона;
- 2) отсутствует жезл, относящийся (принадлежащий) перегону;
- 3) на жезловом аппарате или на его индукторе отсутствуют пломбы;
- 4) возможно вращение рукоятки индуктора жезла в обратную сторону (вместе с якорем);
- 5) отклоняется стрелка амперметра жезлового аппарата или звучит звонок в то время, когда смежная железнодорожная станция не подает сигнал.

27. Во всех указанных случаях, а также при ремонте, переносе и замене жезловых аппаратов пользование электрожезловой системой прекращается и движение поездов организуется с использованием телефонных средств связи.

Восстановление движения поездов по средствам электрожелезнодорожной системы осуществляются локальным актом (далее – приказ) диспетчера поездного после предварительной проверки через дежурных смежных железнодорожных станций свободности перегона и наличия жезлов в аппаратах.

При неисправности телефонных средств связи, но исправном действии жезловых аппаратов движение поездов производится по электрожелезнодорожной системе, а переговоры ведутся по поездной диспетчерской связи.

При техническом обслуживании жезловых аппаратов прекращать действие электрожелезнодорожной системы не требуется.»

Комментарии к пп. 26, 27 Приложения №4 к ИДП:

Порядок организации движения по телефонным средствам связи изложен в приложении № 5 к ИДП.

Движение поездов по средствам электрожелезнодорожной системы возобновляется приказом диспетчера поездного, который дежурные по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон записывают в журнал диспетчерских распоряжений формы ДУ-58. Свободность перегона проверяется путем визуальной проверки наличия и количества жезлов в жезловых аппаратах и записям в журнале движения поездов.

Цитата Приложения №4 к ИДП:

«28. При неисправности поездной диспетчерской связи дежурный по железнодорожной станции, обнаружив неисправность электрожелезнодорожной системы, делает об этом запись в журнале осмотра и подает дежурному смежной железнодорожной станции поездную телефонограмму:

«Жезловая система неисправна. Последним прибыл от Вас поезд № Последним отправлен к Вам поезд № Жезлов имею ... штук. Прошу перейти на телефонную связь. ДСП (фамилия, подпись)».

Дежурный смежной железнодорожной станции проверяет по сообщенным и своим данным число жезлов и, если оно в обоих аппаратах в сумме четное, отвечает:

«Последним прибыл от Вас поезд № Последним отправлен к Вам поезд № Жезлов имею ... штук. Перегон свободен. Перехожу на телефонную связь.

ДСП (фамилия, подпись)».

Комментарии к п. 28 Приложения №4 к ИДП:

При неисправности поездной диспетчерской связи дежурный по железнодорожной станции, обнаружив неисправность электрожезловой системы, делает об этом запись в журнале осмотра формы ДУ-46, уведомляет о неисправности дежурного диспетчера ~~соответствующей службы~~ дирекции связи, сообщает диспетчеру поезвному, начальнику железнодорожной станции.

Порядок организации движения по телефонным средствам связи изложен в приложении № 5 к ИДП.

Цитата Приложения №4 к ИДП:

«29. После исправления электрожезловой системы и записи об этом в журнале осмотра, но при неисправности поездной диспетчерской связи дежурный по железнодорожной станции подает дежурному смежной железнодорожной станции поездную телефонограмму:

«Действие электрожезловой системы восстановлено в ... ч ... минут. Последним прибыл от Вас поезд № Последним отправлен к Вам поезд № Прошу перейти на движение по жезлам. ДСП (фамилия, подпись)».

Дежурный смежной железнодорожной станции, убедившись в свободности перегона, отвечает:

«Последним прибыл от Вас поезд № Последним отправлен к Вам поезд № Перегон свободен. Перехожу на движение по жезлам. ДСП (фамилия, подпись)».

30. При утере жезла, в том числе в случае неполучения жезла с прибывшего или проследовавшего поезда, дежурный по железнодорожной станции делает запись в журнале осмотра и докладывает диспетчеру поезвному. Проверив свободу перегона и фактическое наличие жезлов в аппаратах железнодорожных станций, ограничивающих перегон, диспетчер поездной дает приказ о переходе на телефонные средства связи.

Для восстановления действия электрожезловой системы дежурный по железнодорожной станции обязан потребовать от работника подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики изъятия из аппарата еще одного жезла. Изъятый из аппарата жезл должен храниться у работника подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики.

Об изъятии жезла работник подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики и дежурный по железнодорожной станции обязаны сделать запись в журнале осмотра и доложить диспетчеру поезвному, после чего действие электрожезловой системы восстанавливается.

Если утерянный жезл будет найден, дежурный по железнодорожной станции извещает работника подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики, а жезл хранит у себя до тех пор, пока работник подразделения

железнодорожной автоматики и телемеханики не вложит его в жезловой аппарат вместе с жезлом, изъятым ранее, о чем делается запись в журнале осмотра.

31. Если число жезлов в аппарате одной из железнодорожных станций окажется менее четверти общего количества их в обоих аппаратах перегона, дежурный этой станции уведомляет работника подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики о необходимости регулировки числа жезлов.

Работник подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики обязан явиться к дежурному смежной железнодорожной станции, ограничивающей перегон, в его присутствии вскрыть жезловой аппарат и изъять четное количество жезлов, сделав об этом совместно с дежурным по железнодорожной станции запись в журнале осмотра с указанием числа изъятых жезлов.

Изъятые жезлы доставляются работником подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики дежурному по железнодорожной станции, сделавшему уведомление о необходимости регулировки количества жезлов. В присутствии дежурного по железнодорожной станции жезлы должны быть вложены в жезловой аппарат, о чем работник подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики делает запись в журнале осмотра с указанием числа вложенных в аппарат жезлов.

Записи работника подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики о регулировке жезлов подтверждаются подписью дежурного по железнодорожной станции.

32. На отдельных однопутных перегонах, оборудованных путевой блокировкой, в период прекращения пользования ею разрешается устанавливать движение поездов по электрожезловой системе.

Такие перегоны по указанию владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) оборудуются электрожезловой системой как резервной. Переход с основных средств связи на резервные и обратно производится приказом диспетчера поездного.

Комментарии к пп. 29-32 Приложения №4 к ИДП:

Порядок организации движения по телефонным средствам связи изложен в приложении № 5 к ИДП.

Движение поездов по средствам электроде-левой системы возобновляется приказом диспетчера поездного, который дежурные по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон записывают в журнал диспетчерских распоряжений формы ДУ-58. Свободность перегона проверяется путем

визуальной проверки наличия и количества жезлов в жезловых аппаратах и записям в журнале движения поездов.

Отдельные однопутные перегоны, оборудованные путевой блокировкой (системой интервального регулирования движения поездов) могут быть оборудованы электрожезловой системой в качестве резервного способа регулирования движения поездов на перегоне. При прекращении действия путевой блокировки разрешается осуществлять движение поездов по резервной электрожезловой системе. При прекращении действия и электрожезловой системы, движение осуществляется по телефонным средствам связи.

Комментарии к приложению № 5 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации «Порядок организации движения поездов при использовании телефонных средств связи»

I. Общие положения

Цитата Приложения №5 к ИДП:

«1. Перед переходом на телефонные средства связи, дежурные по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, должны привести аппараты управления стрелками и светофорами в положение, соответствующее запрещающему показанию выходных светофоров, ограждающих выход на перегон.»

Комментарии к п. 1 Приложения №5 к ИДП:

Телефонные средства связи являются одним из старейших способов организации движения поездов. При переходе на телефонные средства связи (ТСС) многократно возрастает ответственность дежурных по железнодорожным станциям. Необходимо строго контролировать движение поездов по прилегающему перегону, поскольку данные от основных средств сигнализации и связи отсутствуют, либо имеются сомнения в их достоверности. Переход на ТСС, а также на основные средства связи обратно, осуществляется только по приказу поездного диспетчера.

Переход на телефонные средства связи с основных средств сигнализации осуществляется в ситуациях:

- неисправности основных средств сигнализации и связи;
- при необходимости произведения действия, которое основными средствами сигнализации и связи не предусмотрены (в случаях производства ремонтных работ, переустройству, переносу, ремонту средств сигнализации и связи).

Перед осуществлением данного перехода необходимо предотвратить отправление всех поездов, а также исключить несанкционированное движение в данном направлении. Это первичное требование для обеспечения безопасности движения. Все дальнейшие поезда будут отправляться в установленном порядке, описанном в данном приложении далее.

Цитата Приложения №5 к ИДП:

«2. При использовании телефонных средств связи разрешением на занятие поездом перегона служит бланк ДУ-50, рекомендуемый образец

которого приведен в приложении № 22 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее – Инструкция), передаваемый машинисту поезда.

Перед передачей бланка ДУ-50 дежурный по железнодорожной станции должен:

- 1) получить от дежурного смежной железнодорожной станции поездную телефонограмму о согласии на прием поезда – на однопутных перегонах;
- 2) поездную телефонограмму о прибытии на смежную железнодорожную станцию ранее отправленного поезда – на двухпутных перегонах.»

Комментарии к п. 2 Приложения №5 к ИДП:

Бланк формы ДУ-50 приведен на рисунке 5.52.

КОРЕШОК ПУТЕВОЙ ЗАПИСКИ	ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА
Железнодорожная станция (штампель)	Железнодорожная станция (штампель)
« ___ » _____ 20 ___ г.	« ___ » _____ 20 ___ г.
_____ ч _____ минут	_____ ч _____ минут
Выдана на поезд № _____	Разрешаю поезду (толкачу поезда) № _____
(толкачу поезд № _____)	отправиться с _____ пути по _____
	пути и следовать до входного сигнала станции
	_____ (до _____ км)
	с возвращением обратно.
	Системы интервального регулирования не
	действуют.
Дежурный по железнодорожной станции	Дежурный по железнодорожной станции
_____	_____
	(ненужное зачеркнуть)

Рисунок 5.52 – Бланк путевой записки (бланк ДУ-50)

В данной записке для машиниста указывается основная необходимая ему информация: номер поезда, которому разрешено отправиться, с какого пути отправиться и по какому пути следовать, до какого момента двигаться (до входного сигнала станции, либо до определенного километра на перегоне), а также с возвращением обратно или нет (например, для толкача поезда).

Отдельно отмечается работоспособность системы интервального

регулирования, однако необходимо заметить, что при ТСС на каждом пути перегона может находиться только один поезд. Именно это условие ставит перед дежурным по станции задачу убедиться в свободности пути перегона перед отправлением попутного или встречного поезда. Помимо этого, для обеспечения безопасности, убедившись в свободности перегона (прибытием поезда на станцию, либо получением телефонограммы о прибытии поезда на соседнюю станцию), дежурный по станции на двухпутном перегоне может отправить попутный поезд, а при однопутном перегоне – необходимо ещё получить телефонограмму о согласии на прием данного поезда.

Цитата Приложения №5 к ИДП:

«3. Поездными телефонограммами между смежными железнодорожными станциями обмениваются лично дежурные этих железнодорожных станций или по их указаниям операторы при дежурных по железнодорожным станциям.»

Комментарии к п. 3 Приложения №5 к ИДП:

Как отмечалось ранее, роль дежурного по станции, его решения, внимательность, концентрация и полный контроль над поездной ситуацией являются ключевыми факторами для обеспечения безопасности движения. Поездные телефонограммы при ТСС являются основной формой обмена информации между дежурными станций, ограничивающих перегон. Все без исключения телефонограммы фиксируются в специальном журнале поездных телефонограмм (ДУ-47). Его форма приведена на рисунке 5.53.

К ст. _____				ДУ-47	
Номера телефонограмм		Время передачи или приема		СОДЕРЖАНИЕ	Расписка оператора в передаче и приеме и дежурного по станции в прочтении
исход.	вход.	час.	мин.		
1	2	3	4	5	6

Рисунок 5.53 – Журнал поездных телефонограмм

Поездные телефонограммы заполняются для каждого перегона в отдельности, чтобы избежать путаницы в определении поездного положения. Важность правильного обмена поездными телефонограммами невозможно переоценить в контексте обеспечения безопасности движения. Он обеспечивается путем личного обмена ими между дежурными по станциям.

Допускается обмен поездными телефонограммами операторами при дежурных по станциям, но при условии беспрекословного доведения полученных телефонограмм до дежурного, об этом также ставится отметка в журнале ДУ-47 (графа 6 на рисунке 5.53), где дежурный обязан прочитать её и расписаться в её прочтении.

В любой момент времени из данного журнала должно быть видно занят или свободен тот или иной перегон.

Цитата Приложения №5 к ИДП:

«4. Обмен поездными телефонограммами о движении поездов должен вестись по поездной диспетчерской связи или межстанционной связи.

При неисправности межстанционной связи и поездной диспетчерской связи переговоры о движении поездов осуществляются по имеющимся в распоряжении дежурного по железнодорожной станции видам связи с дежурным смежной железнодорожной станции. Порядок использования имеющихся в распоряжении дежурного по железнодорожной станции видов связи устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 4 Приложения №5 к ИДП:

На всех участках железнодорожного пути должна быть обеспечена поездная диспетчерская и поездная межстанционная технологическая электросвязь.

В соответствии Правилами пользования оперативно-технологической связью ОАО «РЖД», утвержденными распоряжением ОАО «РЖД» от 24 августа 2011 г. № 1860р диспетчерские виды связи организуются с использованием группового канала. Характеристики данных видов связи приведены на рисунке 5.54. Межстанционная связь организуется между дежурными по станции соседних станций.

Способы применения диспетчерской связи

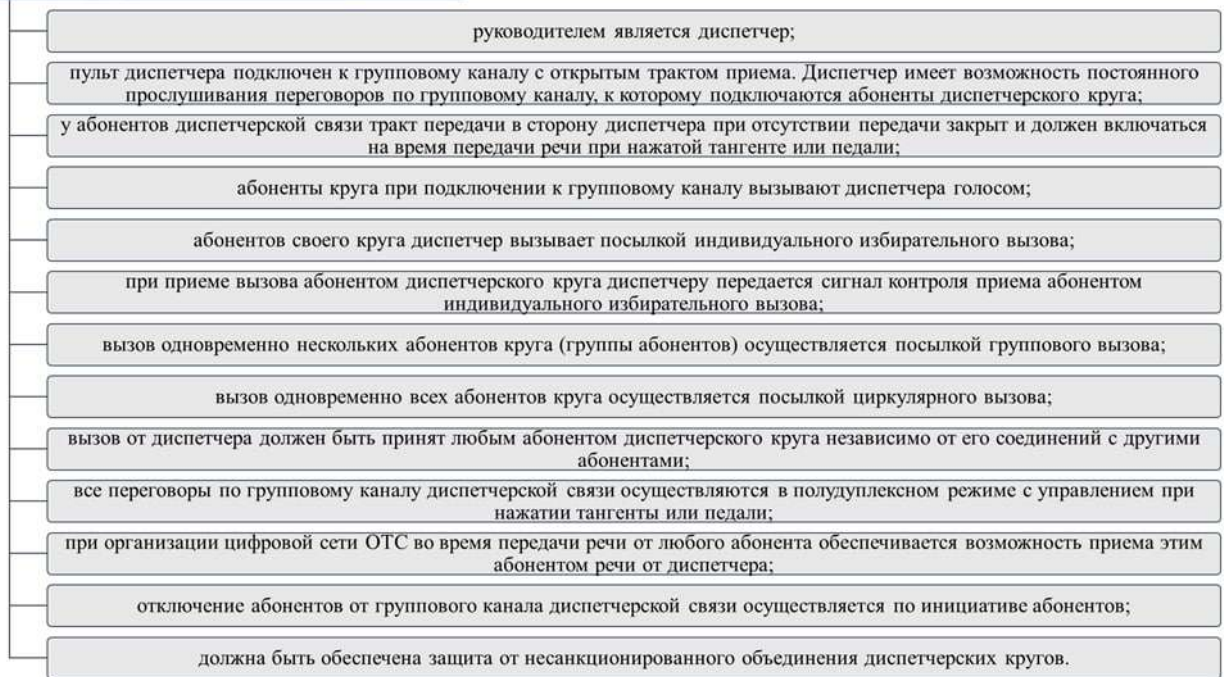


Рисунок 5.54 – Способы применения диспетчерской связи

Допускается составлять как одну, так и несколько местных инструкций о порядке пользования на различные виды устройств оперативно-технологической связи (ОТС). В местные инструкции о порядке пользования устройствами ОТС должны в обязательном порядке включаться:

- назначение ОТС на данном участке (объекте);
- перечень должностей работников, имеющих право пользования ОТС;
- перечень всех абонентских устройств ОТС, места их расположения и порядок пользования ими;
- перечень и порядок вызова всех, доступных для вызова абонентов;
- порядок действий пользователя при возникновении неисправностей устройств ОТС;
- запрещенные действия с устройствами ОТС;
- способ осуществления резервирования устройств ОТС (при наличии технической возможности);
- ответственные за сохранность устройств ОТС;
- контактные телефоны и способы передачи информации дежурному персоналу подразделений, обеспечивающих функционирование устройств ОТС.

Цитата Приложения №5 к ИДП:

«5. Бланки ДУ-50 заполняются дежурным по железнодорожной станции или оператором при дежурном по железнодорожной станции.

Бланк ДУ-50 дежурный по железнодорожной станции или оператор при дежурном по железнодорожной станции заполняют при наличии поездных телефонограмм от дежурного смежной железнодорожной станции с фиксированием их в журнале, предназначенном для поездных телефонограмм (далее – журнал поездных телефонограмм), при наличии:

1) поездной телефонограммы о согласии смежной железнодорожной станции на прием поезда – на однопутных перегонах;

2) поездной телефонограммы о прибытии на смежную железнодорожную станцию ранее отправленного поезда – на двухпутных перегонах.

На бланке ДУ-50 указывается время его заполнения.

Бланк ДУ-50, заполненный оператором при дежурном по железнодорожной станции, дежурный по железнодорожной станции обязан проверить по записям в журнале поездных телефонограмм и заверить штампом железнодорожной станции и своей подписью.

Для железнодорожных станций, где железнодорожные пути отправления удалены от дежурного по железнодорожной станции, а служебные переговоры фиксируются системой документированной регистрации переговоров, право подписи и передачи бланка ДУ-50 машинисту поезда предоставляется дежурному по парку, работнику, указанному в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожного пути необщего пользования), рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 21 к Инструкции, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в соответствии с локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования на основании локального акта (далее – приказ) дежурного по железнодорожной станции, регистрируемого в журналах у дежурного по железнодорожной станции и дежурного по парку.»

Комментарии к п. 5 Приложения №5 к ИДП:

Основа и условия, при которых может быть заполнена путевая записка, рассмотрены в комментариях к п.2 и п.3 данного приложения. На станциях, где железнодорожные пути отправления удалены от дежурного по железнодорожной станции, работник, ответственный за заполнение и передачу путевой записки, определяется ТРА станции.

Цитата Приложения №5 к ИДП:

«6. Не допускается:

1) делать запрос об отправлении поезда в то время, когда перегон еще занят поездом;

2) заполнять бланк ДУ-50 до получения со смежной железнодорожной станции поездной телефонограммы о согласии на прием поезда (на однопутных перегонах) или о прибытии ранее отправленного поезда (на двухпутных перегонах);

3) передавать исходящие телефонограммы ранее записи их в журнал поездных телефонограмм и без подписи дежурного по железнодорожной станции.»

Комментарии к п. 6 Приложения №5 к ИДП:

Данные ограничения направлены на обеспечение безопасности движения.

1. При осуществлении запроса об отправлении поезда в момент, когда перегон занят может возникнуть недопонимание между дежурными по станциям (например, после подачи запроса и получения положительного ответа дежурного по станции упустить контроль за свободностью перегона, т.к. в журнале будет запись о готовности приема поезда, и отправить поезд навстречу другому поезду, что может привести к их столкновению).

2. Аналогично п.1, заполненная путевая записка может привести к недопониманию и досрочному отправлению поезда со станции, либо отправлению не того поезда. Поездная телефонограмма о согласии на прием поезда или о прибытии ранее отправленного поезда – необходимое условие для начала заполнения путевой записки. Если начать заполнение путевой записки раньше получения телефонограммы, то банально может измениться поездная обстановка и отправиться должен будет другой поезд, а заполненная записка может опять же создать путаницу.

3. Подобно последнему примеру также запрещается обмен телефонограммами операторами по станции без разрешения и согласования с дежурным по станции. Подтверждением служит его подпись в журнале ДУ-47. Роль поездных телефонограмм, а также правильность ведения журнала и обмена ими описана в комментариях к п.3.

Цитата Приложения №5 к ИДП:

«7. Бланк ДУ-50 дает машинисту право следовать с поездом до входного сигнала смежной железнодорожной станции, а при отправлении поезда по неправильному железнодорожному пути и отсутствии входного светофора – до сигнального знака «Граница станции».

При безостановочном следовании поездов бланки ДУ-50 подаются машинисту поезда вложенными в ручной подаватель.»

Комментарии к п. 7 Приложения №5 к ИДП:

Подробно вопрос границ железнодорожных станций рассмотрен в комментариях к п.9 Общих требований к ИДП.

Поскольку бланк ДУ-50 дает право машинисту следовать строго до границы смежной станции и не позволяет даже при безостановочном пропуске следовать далее, то для экономии времени на ходу разрешается передать машинисту с помощью ручного подавателя, представленного на рисунке 5.55

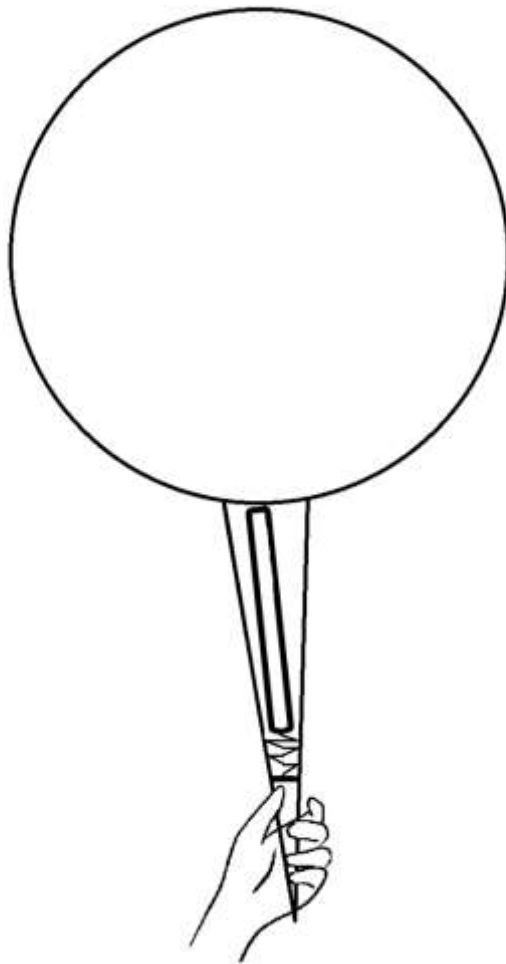


Рисунок 5.55 – Ручной подаватель

Цитата Приложения №5 к ИДП:

«8. При отправлении поезда с железнодорожного пути, оборудованного выходным светофором, выдавать письменное разрешение на проезд запрещающего показания выходного светофора при наличии бланка белого цвета формы ДУ-50 не требуется.

Отправление поездов в этом случае производится в порядке, предусмотренном в приложении № 9 к Инструкции.»

Комментарии к п. 8 Приложения №5 к ИДП:

Путевая записка формы ДУ-50 служит основанием для отправления поезда со станции при запрещающем показании выходного светофора. Для исключения дублирования документов, а также принимая во внимание то, что в путевой записке содержится больше необходимой локомотивной бригаде информации, в подобной ситуации письменное разрешение на проезд запрещающего показания не выдается.

Цитата Приложения №5 к ИДП:

«9. При следовании поезда с использованием двойной тяги или с подталкивающим локомотивом на протяжении всего перегона бланк ДУ-50 передается машинисту ведущего локомотива.

При следовании поезда с подталкивающим локомотивом на часть перегона бланк ДУ-50 передается также и машинисту подталкивающего локомотива.»

Комментарии к п. 9 Приложения №5 к ИДП:

После переходе на ТСС машинисту ведущего локомотива выдается путевая записка формы ДУ-50 для занятия поездом перегона и следования по перегону с установленной скоростью. В случае следования на перегон поезда с подталкивающим локомотивом, то бланк ДУ-50 выдается не только машинисту ведущего локомотива, но машинисту подталкивающего локомотива, это выдается для того, чтобы машинист подталкивающего поезда понимал, что перегон от поездов свободен и можно следовать по перегону с установленной в путевой записке скоростью.

Цитата Приложения №5 к ИДП:

«10. При движении поездов с использованием телефонных средств связи на каждой железнодорожной станции ведется журнал поездных телефонограмм.

Из журнала поездных телефонограмм на каждый момент времени должно быть понятно, свободен или занят соответствующий перегон (или железнодорожный путь перегона).»

Комментарии к п. 10 Приложения №5 к ИДП:

При сложившейся ситуации на каждой железнодорожной станции ведется журнал поездных телефонограмм формы ДУ-47, журнал ведется для того,

чтобы дежурный по железнодорожной станции четко понимал о местонахождении поездов и контролировал свободу или занятость перегонов. При прибытии, отправлении или проследовании поезда на железнодорожную станцию, дежурный по железнодорожной станции указывает время прибытия, отправления или проследования поездов. О полном прибытии поезда на железнодорожную станцию дежурный по железнодорожной станции докладывает поезвному диспетчеру по имеющейся форме телефонограмм.

Цитата Приложения №5 к ИДП:

«11. На железнодорожных станциях, ограничивающих однопутные перегоны, ведется один журнал. На левых страницах журнала записываются телефонограммы, относящиеся к одному перегону, а на правых – относящиеся к другому перегону.

На тупиковых железнодорожных станциях, ограничивающих однопутные перегоны, поездные телефонограммы записываются в последовательном порядке без разделения страниц.»

Комментарии к п. 11 Приложения №5 к ИДП:

Для полного понимания о нахождении поездов на перегонах журналы поездных телефонограмм ведутся по каждому железнодорожному пути отдельно и по каждому перегону отдельно. Если железнодорожная станция находится на однопутном перегоне журнал делят на две части, где поезда с четного направления записываются на правой странице, а поезда нечетного направления- на левой странице. На тупиковых железнодорожных станциях, ограничивающих однопутные перегоны, поездные телефонограммы пишутся последовательно без разделения страниц.

Цитата Приложения №5 к ИДП:

«12. На железнодорожных станциях, ограничивающих двухпутные перегоны, ведутся два журнала поездных телефонограмм отдельно для каждого перегона. На левых страницах каждого журнала записываются телефонограммы для нечетных поездов, на правых – для четных поездов.

При отправлении поезда на двухпутном перегоне по неправильному железнодорожному пути телефонограммы для нечетных поездов записываются на правых страницах журнала, а для четных поездов – на левых страницах журнала.

Все телефонограммы о поездах, следующих по одному из главных железнодорожных путей двухпутного перегона, во всех случаях записываются

на странице журнала, относящейся к данному главному железнодорожному пути перегона.

Если к железнодорожной станции примыкают три и более направления, то для каждого примыкающего перегона этих направлений ведется отдельный журнал поездных телефонограмм.»

Комментарии к п. 12 Приложения №5 к ИДП:

Журналы поездных телефонограмм ведутся по каждому главному пути перегона и для каждого перегона отдельно. Для полного понимания возьмем три железнодорожные станции Московской железной дороги - железнодорожные станции Щелково, Соколовская и Подлипки-дачные. Станции имеют 2 главные пути. На железнодорожной станции Соколовская будет находиться 4 журнала поездных телефонограмм по перегонам Соколовская – Щелково 1 главного пути, Соколовская-Щелково 2 главного пути, Соколовская -Подлипки-дачные 1 главного пути и Соколовская - Подлипки-дачные 2 главного пути, где четные поезда записываются на правой стороне, а нечетные поезда на левой странице. В случае отправления поезда по неправильному железнодорожному пути поезда четного направления уже записываются не на правой сторона, а как нечетные на левой, и наоборот.

Цитата Приложения №5 к ИДП:

«13. Все поездные телефонограммы фиксируются в журнале дежурным по железнодорожной станции или оператором при дежурном по железнодорожной станции.

Исходящие телефонограммы подписываются дежурным по железнодорожной станции.

Оператор при дежурном по железнодорожной станции после записи входящей телефонограммы обязан немедленно предъявить ее для прочтения и подписи дежурному по железнодорожной станции.

Для сокращения времени на запись в журнал поездных телефонограмм по решению владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) допускается применять специальные штампы с текстом поездных телефонограмм.»

Комментарии к п. 13 Приложения №5 к ИДП:

Все исходящие телефонограммы в журнале поездных телефонограмм подписываются дежурным по железнодорожной станции, а заполнение его возможно оператором при дежурном по железнодорожной станции, что указывается в ТРА станции. При заполнении журнала поездных телефонограмм

оператором при дежурном по железнодорожной станции правильность заполнения проверяет дежурный по железнодорожной станции и подтверждает своей подписью.

Специальные штампы с текстом поездных телефонограмм применяются в соответствии с приказом начальника железной дороги в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 9 июня 2012 г. № 1158р.

Цитата Приложения №5 к ИДП:

«14. Нумерация исходящих поездных телефонограмм ведется посуточно (с первого номера), начиная с 00:00 часов по московскому времени, отдельно по каждому перегону. При переходе на телефонные средства связи из-за перерыва действия основных систем интервального регулирования движения поездов нумерация исходящих телефонограмм начинается с первого номера в момент перехода на телефонные средства связи. При повторных в течение суток перерывах действия основных систем интервального регулирования движения поездов и переходе на телефонные средства связи сохраняется последовательная нумерация исходящих телефонограмм, начатая во время первого перехода.

Входящие телефонограммы записываются в журнал под номером, переданным с железнодорожной станции их подачи.»

Комментарии к п. 14 Приложения №5 к ИДП:

После перехода на телефонные средства связи нумерация исходящих телефонограмм начинается с первого номера, после полуночи нумерация обнуляется и опять начинается с первого номера, это делается для того, чтобы не было больших чисел в нумерации. Все входящие телефонограммы записываются под тем номером, под которым передал дежурный по соседней железнодорожной станции.

Цитата Приложения №5 к ИДП:

«15. В поездных телефонограммах не допускается исправлений, добавлений или помарок. Неправильно написанная исходящая поездная телефонограмма перечеркивается накрест, под ней делается надпись: «Недействительна». Эта телефонограмма не нумеруется и на смежную железнодорожную станцию не передается.»

Комментарии к п. 15 Приложения №5 к ИДП:

Пример недействительной поездной телефонограммы представлен на рисунке 5.56.

Номера телефонограмм				Время передачи или приема		Содержание	Расписка оператора в передаче и приеме и дежурного по станции прочтении
исх.	вход.	час.	мин.				
						20 октября 10 ч 50 мин Диспетчерским приказом № 14 на перегоне Б - А установлено движение поездов по телефонной связи. Дежурство по телефонной связи принял: ДСП Иванов (подпись) На станции А ДСП Петров, оператор Сидорова (фамилии)	
1		10	50			А из Б Могу ли отправить поезд № 932 ДСП Иванов (подпись) Недействительна	
1		10	57			А из Б Могу ли отправить поезд № 932 ДСП Иванов (подпись)	ДСП Иванов (расписка в передаче телефонограммы)
	1	11	03			Б из А Ожидаю поезд № 932 ДСП Петров (фамилия)	ДСП Иванов (расписка в приеме телефонограммы)

Рисунок 5.56 - Пример недействительной поездной телефонограммы

Цитата Приложения №5 к ИДП:

«16. При приеме и сдаче дежурств дежурные по железнодорожной станции и операторы при дежурном по железнодорожной станции делают следующую запись в журнале поездных телефонограмм:

«Число, месяц, часы, минуты.

Дежурство принял ДСП (подпись)

Оператор (подпись)

Дежурство сдал ДСП (подпись)

Оператор (подпись)».

При переходе на телефонные средства связи в случаях нарушения действия основных систем интервального регулирования движения поездов и при их восстановлении записи в журнале о приеме и сдаче дежурства оформляются после получения об этом приказа диспетчера поездного:

«Число, месяц, часы, минуты.

Диспетчерским приказом № ... на перегоне ... по ... пути установлено движение поездов по телефонной связи.

Дежурство по телефонной связи принял:

ДСП (подпись)

Оператор (подпись)».

«Число, месяц, часы, минуты.

Диспетчерским приказом № ... на перегоне ... по ... пути восстановлено движение поездов по ... (указывается система интервального регулирования движения поездов). Дежурство по телефонной связи сдал:

ДСП (подпись)

Оператор (подпись)».

Фамилии дежурного по железнодорожной станции и оператора при дежурном по железнодорожной станции, вступивших на дежурство, сообщаются на смежную железнодорожную станцию, где их записывают в журнал поездных телефонограмм ниже записи о приеме и сдаче дежурств.»

Комментарии к п. 16 Приложения №5 к ИДП:

При вступлении на дежурство и при сдаче дежурства, дежурные по железнодорожной станции и операторы при дежурном по железнодорожной станции в соответствующей форме делают запись в журнале поездных телефонограмм с указанием времени сдачи и приема дежурства, а также ставят свою подпись. В случае прекращения движения поездов по телефонным средствам связи, и восстановления движения поездов в журнал поездных телефонограмм записывается соответствующая запись с указанием номера диспетчерского приказа, где так же указывается должность дежурного по железнодорожной станции и его подпись.

В случае ведения оператором при дежурном по железнодорожной станции ДУ-47 он также ставит подпись в журнале и под роспись знакомит с записями дежурного по железнодорожной станции.

Цитата Приложения №5 к ИДП:

«17. Если переход на телефонные средства связи осуществлен на перегоне, одна сторона которого ограничена отдельным пунктом, на котором нет дежурного по железнодорожной станции, то в журнале поездных телефонограмм смежной железнодорожной станции, где дежурный по железнодорожной станции есть, регистрируются переговоры о движении поездов с диспетчером поездным, осуществляемые по образцам, установленным для поездных телефонограмм в соответствии с пунктом 20 настоящего Порядка, за исключением образца № 2, который заменяется приказом диспетчера поездного в соответствии с пунктом 31 приложения № 1 к Инструкции: «Перегон ... (... главный путь перегона ...) от поездов свободен. Разрешаю отправить поезд № ... ДНЦ ... (фамилия, подпись)».

Комментарии к п. 17 Приложения №5 к ИДП:

В случае при переходе на телефонные средства связи, где одна сторона ограничена отдельным пунктом и не имеющим дежурного по железнодорожной станции, то поездные телефонограммы ведутся с диспетчером поездным и записываются в журнале поездных телефонограмм в соответствующей для такого случая форме.

Цитата Приложения №5 к ИДП:

«18. Перед передачей поездной телефонограммы дежурные по железнодорожным станциям или операторы при дежурных по железнодорожным станциям обязаны сообщить свою должность и фамилию работнику, которому передается телефонограмма.

Передачу и прием телефонограмм допускается производить только при соответствии фамилий, ранее записанных в журнале поездных телефонограмм при вступлении на дежурство, в соответствии с пунктом 16 настоящего Порядка.»

Комментарии к п. 18 Приложения №5 к ИДП:

В случае несоответствия фамилий, ранее записанных в журнале поездных телефонограмм, дежурный по станции не имеет право передавать телефонограмму. Дежурный должен или ждать связи с тем работником чья фамилия указана в журнале или требовать, чтобы другой принял дежурство на той станции, куда он собирается передать телефонограмму.

Цитата Приложения №5 к ИДП:

«19. После передачи поездной телефонограммы должна производиться ее проверка путем дословного повторения текста принявшим телефонограмму работником. Если при повторении текст соответствует переданной телефонограмме, то дежурный по железнодорожной станции или оператор при дежурном по железнодорожной станции, передавший телефонограмму, подтверждает это словом «Верно», после чего в журналах поездных телефонограмм обеих железнодорожных станций отмечается время передачи и приема телефонограммы и заверяется подписью дежурного по железнодорожной станции или оператора при дежурном по железнодорожной станции.»

Комментарии к п. 19 Приложения №5 к ИДП:

Дежурный по станции (оператор), передавший поездную телефонограмму, проставляет номер телефонограммы в журнале ДУ-47 в графе

1 («исх»), а принявший - в графе 2 («вход»). Время передачи или приёма телефонограммы должно совпадать на обеих станциях.

Телефонограммы, записанные оператором в журнале ДУ-47, дежурный по станции обязан заверить своей подписью в прочтении (в графе 6).

III. Телефонограммы при движении поездов на однопутных участках

Цитата Приложения №5 к ИДП:

«20. При приеме и отправлении поездов на однопутных перегонах дежурными по железнодорожным станциям применяются следующие поездные телефонограммы:

- 1) «Могу ли отправить поезд № ... ДСП (подпись)»;
- 2) «Ожидаю поезд № ДСП (подпись)»;
- 3) «Поезд № ... отправился в ... ч ... минут ДСП (подпись)»;
- 4) «Поезд № ... прибыл в ... ч ... минут ДСП (подпись)».

Комментарии к п. 20 Приложения №5 к ИДП:

На каждый поезд, отправляемый со станции на однопутный перегон, в журнале ДУ-47 записываются четыре поездные телефонограммы. Из них телефонограммы по формам 1 и 3 являются исходящими на станции отправления и входящими на соседней станции (станции прибытия), а по формам 2 и 4 – входящими на станции отправления и исходящими на соседней станции (станции прибытия).

Цитата Приложения №5 к ИДП:

«21. При отправлении поездов, возвращающихся с перегона на железнодорожную станцию отправления должна соблюдаться последовательность подачи поездных телефонограмм, приведенная в пункте 20 настоящего Порядка, с соответствующим изменением их текста при возвращении поезда с перегона обратно:

- 1) «Могу ли отправить поезд № ... до ... км и обратно ДСП (подпись)»;
- 2) «Можете отправить поезд № ... до ... км с возвращением обратно к Вам ДСП (подпись)»;
- 3) «Поезд № ... возвратился в ... ч ... минут ДСП (подпись)».

Уведомление об отправлении поезда передается в соответствии с подпунктом 3 пункта 20 настоящего Порядка, а о возвращении его обратно – в соответствии с подпунктом 3 настоящего пункта.»

Комментарии к п. 21 Приложения №5 к ИДП:

После второй телефонограммы в данном пункте и перед третьей на поезд также должна быть телефонограмма об отправлении поезда. («Поезд № ... отправился в ... ч ... минут ДСП (подпись)»)

Цитата Приложения №5 к ИДП:

«22. При отправлении поездов с подталкивающими локомотивами должна соблюдаться последовательность подачи поездных телефонограмм, приведенная в пункте 20 настоящего Порядка, с соответствующим изменением их текста при возвращении поезда с перегона обратно:

1) «Могу ли отправить поезд № ... с толкачом, возвращающимся с ... км обратно ДСП (подпись)»;

2) «Ожидаю поезд № ... с толкачом, возвращающимся с ... км обратно к Вам ДСП (подпись)»;

3) «Толкач поезда № ... возвратился в ... ч ... минут ДСП (подпись)».

Уведомление об отправлении поезда передается в соответствии с подпунктом 3 пункта 20 настоящего Порядка с добавлением слов «с толкачом, возвращающимся с ... км обратно».

Уведомление о прибытии поезда передается в соответствии с подпунктом 4 пункта 20 настоящего Порядка, а о возвращении подталкивающего локомотива – в соответствии с подпунктом 3 настоящего пункта 20.

При отправлении поезда с подталкивающим локомотивом, следующим до смежной железнодорожной станции, телефонограммы передаются в соответствии с подпунктами 1 – 3 пункта 20 настоящего Порядка с добавлением слов «с толкачом».

По образцам, приведенным в пунктах 21 и 22 настоящего Порядка, производится отправление поездов на перегон для подачи вагонов на примыкание, не обслуживаемое вспомогательным постом;»

Комментарии к п. 22 Приложения №5 к ИДП:

Пример поездных телефонограмм приведен в таблице 5.3

Таблица 5.3

Примеры поездных телефонограмм

Однопутный участок	
Станция отправления	Станция назначения
При движении поездов с подталкивающим локомотивом, возвращающимся с перегона на железнодорожную станцию отправления	
«Могу ли отправить поезд № ... с толкачом, возвращающимся	«Ожидаю поезд № ... с толкачом, возвращающимся с ... км

с ... км обратно. ДСП (подпись)».	обратно к Вам. ДСП (подпись)».
«Поезд № ... отправился в ... ч. ... мин. с толкачом, возвращающимся с ... км обратно. ДСП (подпись)».	
«Толкач поезда № ... возвратился в ... ч. ... мин. ДСП (подпись)».	

Цитата Приложения №5 к ИДП:

«23. Обмен телефонограммами о поездах, проследующих железнодорожную станцию без остановки, производится в соответствии с подпунктами 1 и 2 пункта 20 настоящего Порядка, а о проследовании поезда (прибытии и отправлении) на смежные железнодорожные станции передается уведомление: «Поезд № ... проследовал в ... ч ... минут ДСП (подпись)».

Комментарии к п. 23 Приложения №5 к ИДП:

Без наличия телефонограмм, предусмотренных в подпунктах 1 и 2 пункта 20 Приложения №5 к ИДП, отправлять телефонограмму о проследовании на соседнюю станцию, на которую отправляется поезд нельзя.

Цитата Приложения №5 к ИДП:

«24. При скрещении поездов на железнодорожной станции дежурный по железнодорожной станции, имея к отправлению поезд встречного направления, уведомляет дежурного смежной железнодорожной станции о прибытии поезда и одновременно делает запрос на отправление встречного поезда, совмещая текст уведомлений, указанных в подпунктах 4 и 1 пункта 20 настоящего Порядка или в пункте 23 и в подпункте 1 пункта 20 настоящего Порядка.»

Комментарии к п. 24 Приложения №5 к ИДП:

Скрещении поездов - встреча двух поездов противоположного направления на станции, разъезде или перегоне (на двухпутном или многопутном участке) (подпункт 3.1.10 пункта 3.1 ГОСТ 34093-2017).

Текст :4) «Поезд № ... прибыл в ... ч ... минут ДСП (подпись)» совмещается с текстом: 1) «Могу ли отправить поезд № ... ДСП (подпись)» и является одной телефонограммой.

Цитата Приложения №5 к ИДП:

«25. При открытии на перегоне вспомогательного поста для обслуживания примыкания этот пост участвует в переговорах о движении

только тех поездов, которые следуют по назначению на примыкание или обратно с примыкания.

26. Перед отправлением поезда на примыкание, обслуживаемое вспомогательным постом, с одной из смежных станций дежурный по железнодорожной станции отправления запрашивает разрешение от дежурного по путевому посту и дежурного впереди расположенной станции: «Могу ли отправить поезд № ... на пост ... км ДСП (подпись)».

Дежурный впереди расположенной станции отвечает дежурному по железнодорожной станции отправления и дежурному по путевому посту: «Можете отправить поезд № ... на пост ... км ДСП (подпись)».

Получив разрешение, дежурный путевого поста дает согласие дежурному по железнодорожной станции отправления в соответствии с подпунктом 2 пункта 20 настоящего Порядка. Об отправлении поезда на пост дежурный по железнодорожной станции отправления уведомляет в соответствии с подпунктом 3 пункта 20 настоящего Порядка дежурного путевого поста и дежурного смежной железнодорожной станции. После убытия поезда с перегона на примыкание и установки стрелки примыкания в нормальное положение дежурный путевого поста уведомляет в соответствии с подпунктом 4 пункта 20 настоящего Порядка дежурных смежных железнодорожных станций.

27. При отправлении поезда с примыкания на одну из смежных железнодорожных станций дежурный путевого поста запрашивает разрешение от дежурных смежных железнодорожных станций: «Могу ли отправить поезд № ... на станцию ДСП поста (подпись)».

Дежурный позади расположенной станции отвечает дежурному путевого поста и дежурному впереди расположенной станции: «Можете отправить поезд № ... на станцию ДСП (подпись)».

Получив разрешение, дежурный впереди расположенной станции дает дежурному путевого поста согласие в соответствии с подпунктом 2 пункта 20 настоящего Порядка на прием поезда. Получив согласие, дежурный путевого поста отправляет поезд, устанавливает стрелку примыкания в нормальное положение и уведомляет в соответствии с подпунктом 3 пункта 20 настоящего Порядка об отправлении поезда дежурных обеих железнодорожных станций.

О прибытии поезда дежурный по железнодорожной станции приема уведомляет дежурного путевого поста и дежурного смежной станции в соответствии с подпунктом 4 пункта 20 настоящего Порядка.»

Комментарии к пп. 25-27 Приложения №5 к ИДП:
Примеры телефонограмм:

«Могу ли отправить поезд №3402 на пост 20км ДСП (подпись)»
 «Можете отправить поезд №3402 на пост 20км ДСП (подпись)»
 «Ожидаю поезд №3402 ДСП поста (подпись)»

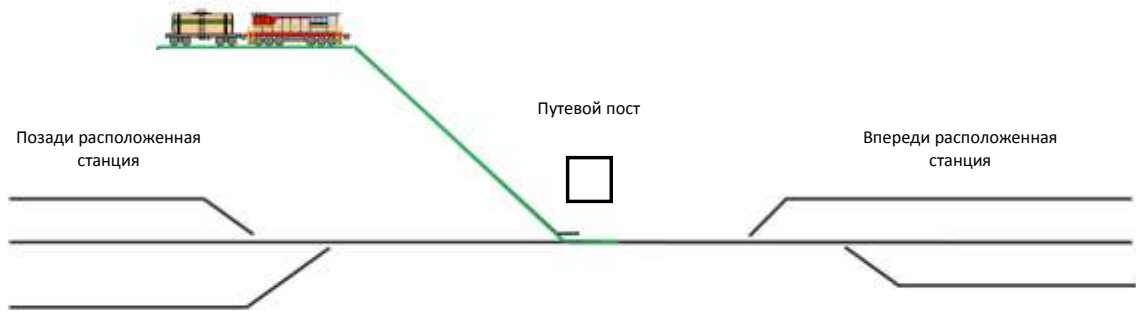


Рисунок 5.57 – Схема отправления поезда с примыкания на смежную железнодорожную станцию на однопутном перегоне

При отправлении поезда с примыкания на одну из смежных железнодорожных станций в переговорах участвуют дежурные по станциям обеих станций, дежурный путевого поста (таблица 5.4).

Таблица 5.4

Формы телефонограмм, передаваемых при отправлении поезда с примыкания

№ п/п	ДСП позади расположенной станции	Дежурный путевого поста	ДСП впереди расположенной станции
1		«Могу ли отправить поезд № ... на станцию ... ДСП поста (подпись)».	
2	«Можете отправить поезд № ... на станцию ... ДСП (подпись)»		
3			«Ожидаю поезд № ДСП (подпись)»
4		«Поезд № ... отправился в ... ч ...минут ДСП поста (подпись)»	
5			«Поезд № ... прибыл в ... ч ... минут ДСП (подпись)»



Рисунок 5.58 – Алгоритм действий дежурного путевого поста при отправлении поезда с примыкания на смежную железнодорожную станцию

Нормальное положение стрелки – условное «плюсовое» положение железнодорожной стрелки, определенное при проектировании железнодорожной автоматики и телемеханики (Подпункт 166 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009).

Цитата Приложения №5 к ИДП:

«28. При необходимости выхода поезда с примыкания на главный железнодорожный путь перегона с последующим возвращением на примыкание, перегон закрывается для движения всех поездов приказом диспетчера поездного.

После передачи приказа диспетчера поездного о закрытии перегона, выезд поезда на главный железнодорожный путь производится по указанию дежурного путевого поста.

Перегон открывается для движения поездов после его освобождения и установки стрелки примыкания в нормальное положение.»

Комментарии к п. 28 Приложения №5 к ИДП:

В целях обеспечения безопасности движения поездов и исключения отправления поездов на главный путь перегона, на который будет производиться выход поезда с примыкания и возвращение его обратно, указанный перегон должен закрываться для движения поездов приказом диспетчера поездного.

Приказом поездного диспетчера главный железнодорожный путь перегона закрывается для движения всех поездов, кроме поезда, выезжающего с примыкания

По указанию дежурного путевого поста поезд выезжает на главный железнодорожный путь перегона

Поезд возвращается на примыкание, стрелки устанавливаются в нормальное положение

Поездной диспетчер передает приказ об открытии перегона для движения всех поездов

Рисунок 5.59 – Алгоритм выхода поезда с примыкания на главный железнодорожный путь перегона с последующим возвращением на примыкание

IV. Телефонogramмы при движении поездов на двухпутных участках

Цитата Приложения №5 к ИДП:

«29. При приеме и отправлении поездов на двухпутных перегонах передача телефонограмм осуществляется в соответствии с подпунктами 3 и 4 пункта 20 настоящего Порядка, причем полученное от дежурного по железнодорожной станции приема уведомление в соответствии с подпунктом 4 пункта 20 настоящего Порядка дает право на отправление следующего поезда того же направления. При следовании поездов с подталкивающими локомотивами к уведомлениям в соответствии с подпунктами 3 и 4 пункта 20 настоящего Порядка добавляется текст, в соответствии с пунктом 22 настоящего Порядка.»

Комментарии к п. 29 Приложения №5 к ИДП:

Примеры телефонограмм при движении поездов на двухпутных участках приведены в таблице 5.5-5.7.

Таблица 5.5

Формы телефонограмм при движении поездов на двухпутных участках

№ п/п	ДСП станции отправления	ДСП станции приема
1	«Поезд № ... отправился в ... ч ... минут ДСП (подпись)»	
2		«Поезд № ... прибыл в ... ч ... минут ДСП (подпись)»

Таблица 5.6

Формы телефонограмм при движении поездов на двухпутных участках с
подталкивающим локомотивом

№ п/п	ДСП станции отправления	ДСП станции приема
1	«Поезд № ... отправился в ... ч ... минут с толкачом ДСП (подпись)»	
2		«Поезд № ... прибыл в ... ч ... минут с толкачом ДСП (подпись)»

Таблица 5.7

Формы телефонограмм при движении поездов на двухпутных участках с
подталкивающим локомотивом, возвращающимся с перегона обратно на
железнодорожную станцию отправления

№ п/п	ДСП станции отправления	ДСП станции приема
1	«Поезд № ... отправился в ... ч ... минут с толкачом, возвращающимся с ... км обратно ДСП (подпись)»	
2		«Поезд № ... прибыл в ... ч ... минут ДСП (подпись)»
3	«Толкач поезда № ... возвратился в ... ч ... минут ДСП (подпись)»	

Цитата Приложения №5 к ИДП:

«30. При безостановочном пропуске поезда через железнодорожную станцию, уведомления о его прибытии и отправлении подаются смежным железнодорожным станциям в соответствии с пунктом 23 настоящего Порядка.»

Комментарии к п. 30 Приложения №5 к ИДП:

Пример телефонограмм при безостановочном пропуске поездов на двухпутных участках приведен в таблице 5.8.

Таблица 5.8

Формы телефонограмм при безостановочном пропуске поездов на двухпутных
участках

№ п/п	ДСП станции отправления	ДСП станции приема
1	«Поезд № ... проследовал в ... ч ... минут ДСП (подпись)»	
2		«Поезд № ... проследовал в ... ч ... минут ДСП (подпись)»

Цитата Приложения №5 к ИДП:

«31. При наличии на двухпутных перегонах путевых постов, дежурный по железнодорожной станции отправления уведомляет в соответствии с подпунктом 3 пункта 20 настоящего Порядка дежурного путевого поста об отправлении поезда.

Дежурный путевого поста при свободности от поезда следующего межпостового перегона открывает проходной сигнал и пропускает поезд без остановки, вручая машинисту бланк ДУ-50 на ходу.

После проследования поезда дежурный путевого поста закрывает проходной сигнал и уведомляет в соответствии с пунктом 23 настоящего порядка дежурных смежных железнодорожных станций о проследовании поезда.

Если впереди расположенный межпостовой перегон занят, то прибывающий поезд задерживается у проходного светофора с запрещающим показанием до освобождения перегона. Телефонограмма на позади расположенную железнодорожную станцию об отправлении этого поезда с поста подается после отправления его с поста.

О прибытии поезда дежурный по железнодорожной станции прибытия уведомляет дежурного путевого поста в соответствии с подпунктом 4 пункта 20 настоящего Порядка.

При неисправности проходного светофора на путевом посту дежурный путевого поста при свободности впереди расположенного перегона встречает поезд у светофора и передает машинисту бланк ДУ-50 на право дальнейшего следования. Вверху бланка ДУ-50 делается отметка «Светофор на посту неисправен».

Комментарии к п. 31 Приложения №5 к ИДП:

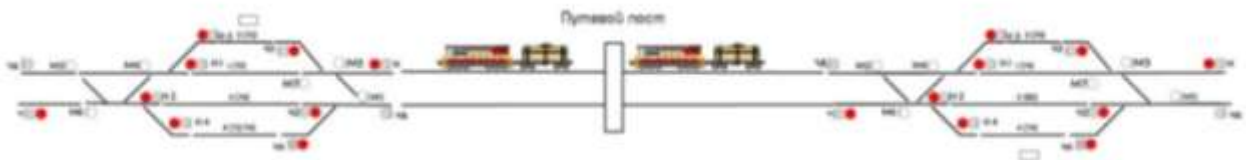


Рисунок 5.60 – Схема двухпутного перегона, оборудованного путевым постом

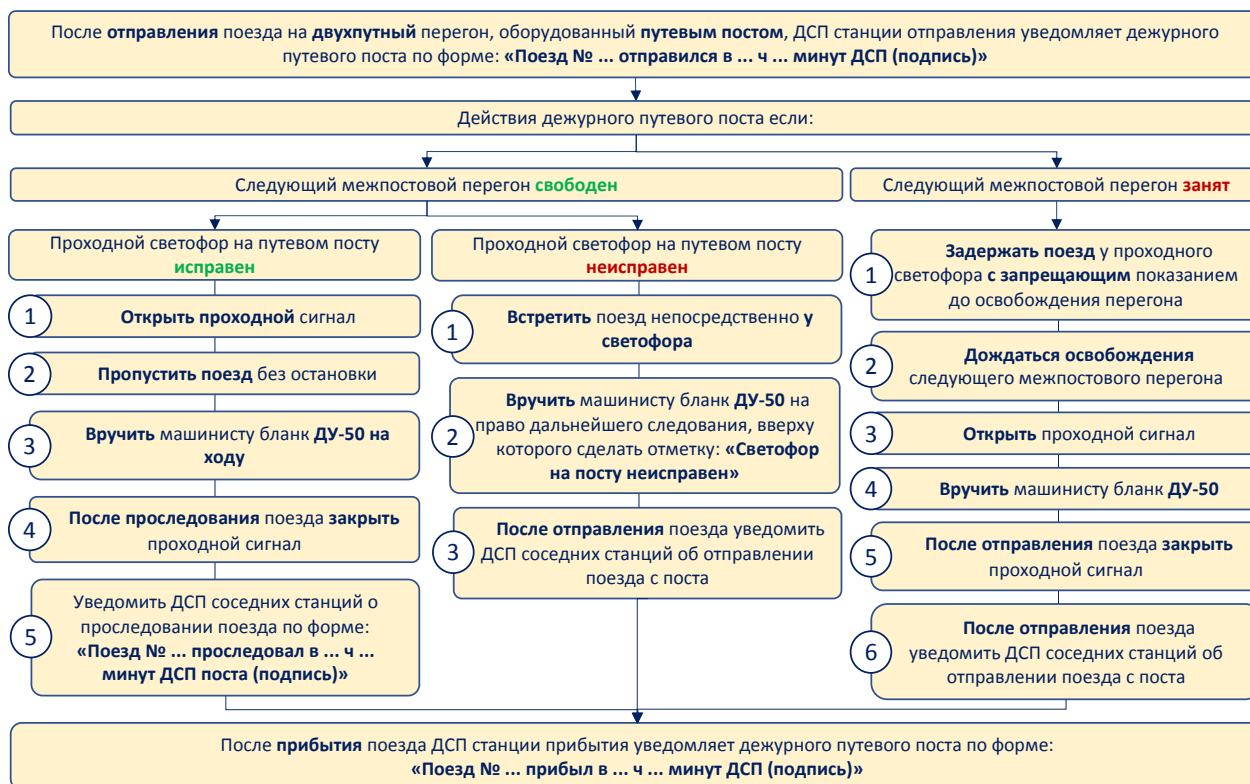


Рисунок 5.61 – Алгоритм действий дежурного по станции отправления, дежурного путевого поста, дежурного по станции прибытия при отправлении поезда на двухпутный перегон, оборудованный путевым постом

КОРЕШОК ПУТЕВОЙ ЗАПИСКИ	ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА
<i>Светофор на посту неисправен</i>	<i>Светофор на посту неисправен</i>
Железнодорожная станция (штемпель) <i>Пост 34 км</i>	Железнодорожная станция (штемпель) <i>Пост 34 км</i>
« <u>10</u> » <u>июня</u> 20 <u>22</u> г.	« <u>10</u> » <u>июня</u> 20 <u>22</u> г.
<u>10</u> ч <u>20</u> минут	<u>10</u> ч <u>20</u> минут
Выдана на поезд № <u>4301</u>	Разрешаю поезду (толкату поезда) № <u>4301</u>
(толкату поезд № _____)	отправиться с <u>I</u> пути по <u>I</u> пути и следовать до входного сигнала станции <u>Иваново</u> (до _____ км) с возвращением обратно.
Дежурный по железной дороге станции <u>Петрова</u>	Системы интервального регулирования не действуют.
	Дежурный по железной дороге станции <u>Петрова</u>
	(ненужное зачеркнуть)

Рисунок 5.62 – Пример заполнения бланка ДУ-50 при отправлении поезда с путевого поста при неисправности проходного светофора

Цитата Приложения №5 к ИДП:

«32. Об отправлении поезда по правильному железнодорожному пути с возвращением обратно дежурный по железнодорожной станции отправления извещает дежурного смежной железнодорожной станции (дежурного путевого поста) телефонограммой в соответствии с подпунктом 3 пункта 20 настоящего Порядка с добавлением слов «до ... км с возвращением обратно», а о возвращении поезда обратно уведомляет дежурного смежной железнодорожной станции (дежурного путевого поста) в соответствии с подпунктом 3 пункта 21 настоящего Порядка.

Машинисту отправляемого поезда передается бланк ДУ-50 с добавлением в его тексте слов «до ... км с возвращением обратно».

Поезда, возвращающиеся обратно на железнодорожную станцию отправления, при наличии на перегоне путевых постов проследуют эти посты безостановочно.

О проследовании возвращающегося поезда дежурный путевого поста уведомляет дежурного впереди расположенного поста или дежурного по железнодорожной станции в соответствии с подпунктом 3 пункта 21 настоящего Порядка 7.»

Комментарии к п. 32 Приложения №5 к ИДП:



Рисунок 5.63 – Алгоритм действий дежурного по станции отправления при отправлении поезда по правильному железнодорожному пути с возвращением обратно

КОРЕШОК ПУТЕВОЙ ЗАПИСКИ	ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА
<p>Железнодорожная станция (штемпель) <i>Иваново</i></p> <p>« <u>10</u> » <u>июня</u> 20<u>22</u> г.</p> <p><u>10</u> ч <u>40</u> минут</p> <p>Выдана на поезд № <u>8602</u></p> <p>(толкачу поезд № _____)</p> <p>Дежурный по железнодорожной станции <u>Сидорова</u></p>	<p>Железнодорожная станция (штемпель) <i>Иваново</i></p> <p>« <u>10</u> » <u>июня</u> 20<u>22</u> г.</p> <p><u>10</u> ч <u>40</u> минут</p> <p>Разрешаю поезду (толкачу поезда) № <u>8602</u> отправиться с <u>3</u> пути по <u>II</u> пути и следовать до входного сигнала станции _____ (до <u>32</u> км) с возвращением обратно.</p> <p>Системы интервального регулирования не действуют.</p> <p>Дежурный по железнодорожной станции <u>Сидорова</u> (ненужное зачеркнуть)</p>

Рисунок 5.64 – Пример заполнения бланка ДУ-50 при отправлении поезда по правильному железнодорожному пути с возвращением обратно

О проследовании возвращающегося поезда дежурный путевого поста уведомляет дежурного впереди расположенного поста или дежурного по впереди расположенной железнодорожной станции по форме: «Поезд № ... проследовал в ... ч ... минут ДСП поста (подпись)».

Цитата Приложения №5 к ИДП:

«33. При наличии примыкания на посту, являющемся отдельным пунктом межстанционного перегона, поезда по правильному железнодорожному пути с железнодорожной станции на примыкание и с примыкания на железнодорожную станцию отправляются в соответствии с настоящим Порядком. Об отправлении поезда дежурный по железнодорожной станции или дежурный путевого поста подает телефонограмму по в соответствии с подпунктом 3 пункта 20 настоящего Порядка, о прибытии – в соответствии с подпунктом 4 пункта 20 настоящего Порядка.

Если примыкание обслуживается вспомогательным постом, то он участвует в переговорах о движении только тех поездов, которые следуют на примыкание или с примыкания. Об отправлении поезда на примыкание дежурный смежной железнодорожной станции и дежурный путевого поста

уведомляются в соответствии с подпунктом 3 пункта 20 настоящего Порядка с добавлением слов «на пост ... км».

О прибытии поезда после установки стрелки примыкания в нормальное положение дежурный путевого поста уведомляет дежурных смежных железнодорожных станций в соответствии с подпунктом 4 пункта 20 настоящего Порядка. Отправление поезда с примыкания, обслуживаемого вспомогательным постом, на одну из смежных железнодорожных станций производится в соответствии с пунктом 27 настоящего Порядка.»

Комментарии к п. 33 Приложения №5 к ИДП:

Формы телефонограмм при отправлении поезда на примыкание на двухпутных участках приведены в таблице 5.9.

Таблица 5.9

Формы телефонограмм при отправлении поезда на примыкание на двухпутных участках

№ п/п	ДСП станции отправления	Дежурный путевого поста после прибытия поезда и установки стрелки примыкания в нормальное положение
1	«Поезд № ... отправился в ... ч ... минут на пост ... км ДСП (подпись)»	
2		«Поезд № ... прибыл в ... ч ... минут ДСП (подпись)»

Также см. комментарии к пункту 27 Приложения №5 к ИДП.

Цитата Приложения №5 к ИДП:

«34. При отправлении поезда в порядке регулировки по неправильному железнодорожному пути (после получения приказа диспетчера поездного) обмен телефонограммами между дежурными смежных железнодорожных станций производится:

- 1) «Могу ли отправить поезд № ... по ... неправильному пути ДСП (подпись)»;
- 2) «Ожидаю поезд № ... по ... неправильному пути ДСП (подпись)».

Уведомление об отправлении поезда подается в соответствии с подпунктом 3 пункта 20 настоящего Порядка, а о прибытии – в соответствии с подпунктом 4 пункта 20 настоящего Порядка с добавлением в обоих случаях слов «по ... неправильному пути».

При отправлении поезда по неправильному железнодорожному пути с возвращением на железнодорожную станцию отправления к телефонограммам, указанным в подпунктах 1 и 2 настоящего пункта добавляются слова «до ... км

и обратно», а в указанном в подпункте 2 настоящего пункта, слово «ожидая» заменяется словами «можете отправить».

Вверху бланка ДУ-50, передаваемого машинисту, делается отметка: «По ... неправильному пути».

Комментарии к п. 34 Приложения №5 к ИДП:

Формы телефонограмм при отправлении поезда по неправильному пути, а также по неправильному пути с возвращением на железнодорожную станцию отправления приведены в таблицах 5.10, 5.11.

Пример заполнения бланка ДУ-50 при отправлении поезда в порядке регулировки по неправильному железнодорожному пути приведен на рисунке 5.65.

Таблица 5.10

Формы телефонограмм при отправлении поезда по неправильному железнодорожному пути

№ п/п	ДСП станции отправления	ДСП станции приема
1	«Могу ли отправить поезд № ... по ... неправильному пути ДСП (подпись)»	
2		«Ожидаю поезд № ... по ... неправильному пути ДСП (подпись)»
3	«Поезд № ... отправился в ... ч ... минут по ... неправильному пути ДСП (подпись)»	
4		«Поезд № ... прибыл в ... ч ... минут по ... неправильному пути ДСП (подпись)»

Таблица 5.11

Формы телефонограмм при отправлении поезда по неправильному железнодорожному пути с возвращением на железнодорожную станцию отправления

№ п/п	ДСП станции отправления	ДСП станции приема
1	«Могу ли отправить поезд № ... по ... неправильному пути до ... км и обратно ДСП (подпись)»	
2		«Можете отправить поезд № ... по ... неправильному пути до ... км и обратно ДСП (подпись)»
3	«Поезд № ... возвратился в ... ч ... минут ДСП (подпись)»	

КОРЕШОК ПУТЕВОЙ ЗАПИСКИ	ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА
<i>По I неправильному пути</i>	<i>По I неправильному пути</i>
Железнодорожная станция (штемпель) <i>Иваново</i>	Железнодорожная станция (штемпель) <i>Иваново</i>
« <i>10</i> » <i>июня</i> 20 <i>22</i> г.	« <i>10</i> » <i>июня</i> 20 <i>22</i> г.
<i>10</i> ч <i>40</i> минут	<i>10</i> ч <i>40</i> минут
Выдана на поезд № <i>4302</i>	Разрешаю поезду (толкачу-поезда) № <i>4302</i>
(толкачу поезд № _____)	отправиться с <i>3</i> пути по <i>I</i>
	пути и следовать до входного сигнала станции
	<i>Кувшиново</i> (до _____ км)
	с возвращением обратно.
	Системы интервального регулирования не
	действуют.
Дежурный по железнодорожной станции <i>Сидорова</i>	Дежурный по железнодорожной станции <i>Сидорова</i>
	(ненужное зачеркнуть)

Рисунок 5.65 – Пример заполнения бланка ДУ-50 при отправлении поезда в порядке регулировки по неправильному железнодорожному пути

Цитата Приложения №5 к ИДП:

«35. При закрытии на двухпутном участке одного из железнодорожных путей с установлением однопутного движения по незакрытому железнодорожному пути, телефонограммы об отправлении и прибытии поездов передаются в соответствии с пунктом 20 настоящего Порядка. Вверху бланка ДУ-50 в этих случаях делается отметка: «... путь для движения закрыт».

Комментарии к п. 35 Приложения №5 к ИДП:

Пример заполнения бланка ДУ-50 при закрытии на двухпутном участке одного из железнодорожных путей с установлением однопутного движения по незакрытому железнодорожному пути приведен на рисунке 5.66.

КОРЕШОК ПУТЕВОЙ ЗАПИСКИ	ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА
<i>II путь для движения закрыт</i>	<i>II путь для движения закрыт</i>
Железнодорожная станция (штемпель) <i>Иваново</i>	Железнодорожная станция (штемпель) <i>Иваново</i>
« <i>10</i> » <i>июня</i> 20 <i>22</i> г.	« <i>10</i> » <i>июня</i> 20 <i>22</i> г.
<i>10</i> ч <i>40</i> минут	<i>10</i> ч <i>40</i> минут
Выдана на поезд № <i>4302</i>	Разрешаю поезду (толкачу поезда) № <i>4302</i>
(толкачу поезд № _____)	отправиться с <i>3</i> пути по <i>1</i>
	пути и следовать до входного сигнала станции
	<i>Кувшиново</i> (до _____ км)
	с возвращением обратно.
	Системы интервального регулирования не
	действуют.
Дежурный	Дежурный по железнодорожной станции
по железнодорожной станции	<i>Сидорова</i>
<i>Сидорова</i>	(ненужное зачеркнуть)

Рисунок 5.66 – Пример заполнения бланка ДУ-50 при закрытии на двухпутном участке одного из железнодорожных путей с установлением однопутного движения по незакрытому железнодорожному пути

Комментарии к приложению № 6 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации «Порядок организации движения поездов с разграничением временем»

Цитата Приложения №6 к ИДП:

«1. Движение поездов с разграничением временем (вслед) при резком увеличении размеров движения поездов осуществляется с разрешения владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 1 Приложения №6 к ИДП:

Под движением поездов с разграничением временем понимается движение поездов в одном направлении по одному перегону, при этом второй и последующие поезда отправляются с отдельного пункта по истечении заранее установленного разграничивающего времени, необходимого первому поезду на проследование перегона полностью или на удаление первого поезда на достаточное расстояние от станции отправления для обеспечения безопасности движения поездов исходя из необходимости обеспечения видимости на расстояние не менее длины тормозного пути поездов установленной массы и длины.

Движение поездов с разграничением временем является исключительным случаем и не применяется в широкой практике на инфраструктуре ОАО «РЖД». В случае принятия решения по установлению движения поездов с разграничением временем разрабатывается временный порядок организации движения поездов, с учетом местных условий.

Цитата Приложения №6 к ИДП:

«2. Отправление поездов с разграничением временем применяется только на лимитирующих пропускную способность перегонах с планом и профилем железнодорожного пути, обеспечивающим видимость на расстоянии не менее тормозного пути, не оборудованных автоматической блокировкой, а также на перегонах, оборудованных автоматической блокировкой, в случаях повреждения устройств блокировки, после установления движения поездов по телефонным средствам связи.»

Комментарии к п. 2 Приложения №6 к ИДП:

При организации движения поездов с разграничением временем второй и последующие поезда могут быть отправлены друг за другом на перегон

по истечении времени, установленного в локальных нормативных актах, как разграничивающее время для данного перегона.

При установлении телефонных средств связи очередность отправления поездов с отдельных пунктов устанавливается посредством поездных телефонограмм с обязательным выполнением требований, указанных в пп. 9-11 Приложения №6 к ИДП.

Цитата Приложения №6 к ИДП:

«3. Перечень перегонов, на которых разрешается отправлять поезда с разграничением временем, а также максимальные скорости движения поездов, отправляемых вслед, и минимальные промежутки времени между отправляемыми поездами на таких перегонах устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 3 Приложения №6 к ИДП:

Перечень перегонов, на которых разрешается отправлять поезда с разграничением временем, а также максимальные скорости движения поездов, отправляемых вслед, и минимальные промежутки времени между отправляемыми поездами утверждается приказом начальника железной дороги в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 9 июня 2012 г. № 1158р. Для каждого перегона индивидуально устанавливаются максимальные скорости движения поездов, отправляемых вслед и минимальные промежутки времени между отправляемыми поездами исходя из перегонного времени хода, имеющихся результатов тяговых расчетов, плана и профиля железнодорожного пути на перегоне, норм массы и длины обращающихся поездов, характеристик локомотивов.

Цитата Приложения №6 к ИДП:

«4. Порядок движения с разграничением временем в случаях подачи вагонов на железнодорожные пути необщего пользования, примыкающие на перегоне, а также при движении за отправленным поездом хозяйственных поездов с последующим их возвращением на железнодорожную станцию отправления устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 4 Приложения №6 к ИДП:

Порядок движения поездов с разграничением временем в случаях подачи вагонов на железнодорожные пути необщего пользования, примыкающие

на перегоне, а также при движении за отправленным поездом хозяйственных поездов с последующим их возвращением на железнодорожную станцию отправления устанавливается приказом поездного диспетчера, доведенного до дежурных по станциям, ограничивающих соответствующий перегон по регистрируемым средствам связи.

В случае принятия решения по установлению движения поездов с разграничением временем разрабатывается временный порядок организации движения поездов, с учетом местных условий.

Цитата Приложения №6 к ИДП:

«5. Движение поездов с разграничением временем устанавливается распорядительным актом (далее – приказ) диспетчера поездного, передаваемым дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим соответствующий перегон.»

Комментарии к п. 5 Приложения №6 к ИДП:

Дежурный по железнодорожной станции, получив от диспетчера поездного по регистрируемым средствам связи приказ на установление режима движения поездов с разграничением временем обязан зафиксировать текст полученного приказа в журнале диспетчерских распоряжений формы ДУ-58 и по требованию диспетчера поездного повторить полный текст приказа. Повторение дежурным по железнодорожной станции текста полученного приказа, позволяет диспетчеру поездному убедиться в правильности восприятия полученной информации.

Цитата Приложения №6 к ИДП:

«6. При отправлении с разграничением временем машинист первого поезда должен следовать со скоростью, установленной на перегоне. Машинист второго поезда должен вести поезд со скоростью, установленной локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.»

Комментарии к п. 6 Приложения №6 к ИДП:

Машинистам второго и последующих поездов, отправляемых с разграничением временем информацию о максимальной скорости ведения поезда по перегону доводит перед отправлением дежурный по

железнодорожной станции отправления, основываясь на приказе, разработанном в соответствии с Регламентом по подготовке, согласованию и утверждению приказов об установлении допускаемых скоростей движения, утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 14 февраля 2020г. №319/р..

Цитата Приложения №6 к ИДП:

«7. Запрещается отправление поездов с разграничением временем (вслед):

- 1) пассажирских, почтово-багажных, грузопассажирских и людских, а также поездов, имеющих в составе вагоны с опасными грузами класса 1 (ВМ) и цистерны со сжиженными газами. За этими поездами также не допускается отправление вслед попутных поездов;
- 2) при движении вагонами вперед;
- 3) если идущему впереди поезду предусмотрена остановка на перегоне;
- 4) во время тумана, метели, ливневых дождей, ухудшающих видимость сигналов.»

Комментарии к п. 7 Приложения №6 к ИДП:

Во всех случаях, перечисленных в данном пункте, поезда могут быть отправлены только на свободный от подвижного состава перегон. Занятие перегона указанными категориями поездов возможно только после получения телефонограммы с соседней станции, ограничивающей перегон о прибытии ранее отправленного поезда и готовности принять следующий поезд или после возвращения ранее отправленного поезда обратно на станцию отправления (если такое предусмотрено порядком и последовательностью отправления поездов).

Цитата Приложения №6 к ИДП:

«8. Отправление поездов с разграничением временем на однопутных и на двухпутных перегонах производится только при телефонных средствах связи по правилам, установленным для однопутного движения, или по электрожелезной системе. Железные аппараты перегонов, где допускается движение поездов с разграничением временем, оборудуются развивчивающимися жезлами.»

Комментарии к п. 8 Приложения №6 к ИДП:

Порядок действий дежурного по железнодорожной станции в случае установления движения по телефонным средствам связи приведен в разделе 3 приложения № 5 к ИДП.

Порядок действий дежурного по железнодорожной станции в случае установления движения по электрожелезнодорожной системе приведен в приложении № 4 к ИДП.

Цитата Приложения №6 к ИДП:

«9. После получения приказа диспетчера поездного об установлении движения по телефонным средствам связи и об отправлении поездов с разграничением временем о движении этих поездов на однопутных и двухпутных перегонах передаются поездные телефонограммы следующего содержания:

«Могу ли отправить поезд № ... и вслед за ним через ... минут поезд № ...»

«Ожидаю поезд № ... и вслед за ним через ... минут поезд № ...».

Уведомления об отправлении и прибытии каждого поезда передаются по образцам № 3 и № 4, приведенным в подпунктах 3 и 4 пункта 20 приложения № 5 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее – Инструкция).»

Комментарии к п. 9 Приложения №6 к ИДП:

Уведомления об отправлении поездов должны быть переданы по форме: «Поезд № ... отправился в ... ч ... минут ДСП (подпись)».

Уведомления о прибытии поездов должны быть переданы по форме: «Поезд № ... прибыл в ... ч ... минут ДСП (подпись)».

На каждый отправляющийся и прибывающий поезд должно быть передано отдельное уведомление.

Цитата Приложения №6 к ИДП:

«10. Если при телефонных средствах связи вслед за первым поездом отправляется поезд, который после работы на перегоне возвращается на железнодорожную станцию отправления, передаются телефонограммы следующего содержания:

«Могу ли отправить поезд № ... и вслед за ним через ... минут поезд № до ... км с возвращением обратно».

«Ожидаю поезд № ... и вслед за ним через ... мин можете отправить поезд № ... до ... км с возвращением обратно».

Об отправлении каждого поезда уведомления передаются в соответствии с подпунктом 3 пункта 20 приложения № 5 к Инструкции с добавлением

в отношении отправляемого вслед поезда слов: «до ... км с возвращением обратно».

О прибытии первого поезда передается телефонограмма в соответствии с подпунктом 4 пункта 20 приложения № 5 к Инструкции, а о возвращении второго поезда – в соответствии с подпунктом 3 пункта 21 приложения № 5 к Инструкции.»

Комментарии к п. 10 Приложения №6 к ИДП:

Уведомление должно иметь следующую форму: «Поезд № ... отправился в ... ч ... минут до ... км с возвращением обратно ДСП (подпись)»;

Цитата Приложения №6 к ИДП:

«11. Машинистам как первого, так и второго поезда выдаются бланки ДУ-50, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 22 к Инструкции, с отметкой наверху бланка: для первого поезда – «Вслед – первый поезд», для второго поезда – «Вслед – второй поезд».

При наличии таких отметок машинисты поездов следуют по перегону со скоростями, установленными в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 11 Приложения №6 к ИДП:

Бланк путевой записки (бланк ДУ-50)

КОРЕШОК ПУТЕВОЙ ЗАПИСКИ	ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА
Железнодорожная станция Щелково 235507 (шт. Щелково)	<i>Вслед – первый поезд</i> Железнодорожная станция (шт. Щелково) Щелково 235507
«11» <u>ИЮНЯ</u> 20 <u>22</u> г.	«11» <u>ИЮНЯ</u> 20 <u>22</u> г.
<u>15</u> ч <u>35</u> минут	<u>15</u> ч <u>35</u> минут
Выдана на поезд № <u>3805</u> (толкату поезду № _____)	Разрешаю поезду (толкату поезду) № <u>3805</u> отправиться с <u>5</u> пути по <u>1</u> пути и следовать до входного сигнала станции <u>Соколовская</u> (до _____ км) с возвращением обратно.
Дежурный по железнодорожной станции <u>Семенов</u> <i>А.М.</i>	Системы интервального регулирования не действуют.
	Дежурный по железнодорожной станции <u>Семенов</u> <i>А.М.</i> (ненужное зачеркнуть)

Рисунок 5.67 – Пример заполнения путевой записки, выдаваемой машинисту первого поезда
Бланк путевой записки (бланк ДУ-50)

КОРЕШОК ПУТЕВОЙ ЗАПИСКИ	ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА
Железнодорожная станция Щелково 235507 (шт. Щелково)	<i>Вслед – второй поезд</i> Железнодорожная станция (шт. Щелково) Щелково 235507
«11» <u>ИЮНЯ</u> 20 <u>22</u> г.	«11» <u>ИЮНЯ</u> 20 <u>22</u> г.
<u>15</u> ч <u>55</u> минут	<u>15</u> ч <u>55</u> минут
Выдана на поезд № <u>3807</u> (толкату поезду № _____)	Разрешаю поезду (толкату поезду) № <u>3807</u> отправиться с <u>5</u> пути по <u>1</u> пути и следовать до входного сигнала станции _____ (до <u>39</u> км) с возвращением обратно. <u>616 ч. 35 мин</u>
Дежурный по железнодорожной станции <u>Семенов</u> <i>А.М.</i>	Системы интервального регулирования не действуют.
	Дежурный по железнодорожной станции <u>Семенов</u> <i>А.М.</i> (ненужное зачеркнуть)

Рисунок 5.68 – пример заполнения путевой записки, выдаваемой машинисту второго поезда

Отсутствие таких отметок свидетельствуют о том, что поезда отправляются по правилам организации движения при телефонных средствах связи.

Машинисты обоих поездов должны следовать со скоростью, установленной в соответствии с Регламентом по подготовке, согласованию и утверждению приказов об установлении допускаемых скоростей движения, утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 14 февраля 2020г. №319/р. А машинист второго поезда обязан следовать с особой бдительностью и готовностью к немедленной остановке в случае возникновения препятствий для движения.

Цитата Приложения №6 к ИДП:

«12. При отправлении по приказу диспетчера поездного поезда с разграничением временем на перегонах, оборудованных электрожезловой системой, дежурный по железнодорожной станции отправления, получив на это согласие дежурного по железнодорожной станции приема и вынув из аппарата жезл, обязан передать часть жезла с надписью «Билет» машинисту первого отправляемого поезда, а машинисту поезда, идущего вслед, вторую часть жезла с надписью «Жезл». Об отправлении первого и второго поезда дежурный по железнодорожной станции отправления уведомляет дежурного смежной железнодорожной станции приема.

Если отправление второго поезда не состоится, то действие жезловой системы прекращается и движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи. В этом случае одна из частей жезла с первым отправляющимся поездом пересылается на смежную железнодорожную станцию, где свинчивается со второй частью, после чего жезл вкладывается в аппарат и действие жезловой системы восстанавливается.

13. При отправлении при электрожезловой системе поезда с разграничением временем, когда второй поезд возвращается с перегона на железнодорожную станцию отправления, первому поезду выдается жезл, а второму – ключ-жезл. Дежурный смежной железнодорожной станции уведомляется об отправлении первого и второго поезда, а также о возвращении второго поезда с перегона. Машинистам обоих поездов в этом случае выдаются предупреждения: первому поезду об отправлении вслед за ним второго поезда с возвращением с перегона, а второму – об отправлении с разграничением временем и о времени возвращения с перегона.»

Комментарии к пп. 12, 13 Приложения №6 к ИДП:

Порядок действий дежурного по железнодорожной станции в случае установления движения по электрожелезнодорожной системе приведен в приложении № 4 к ИДП.

Машинистам обоих поездов дежурный по железнодорожной станции лично или через работника, указанного в ТРА станции вручает вместе с жезлом и ключом-жезлом путевые записки на бланках формы ДУ-50. Пример заполнения путевой записки приведен на рисунке 5.69

Бланк путевой записки (бланк ДУ-50)

<p>КОРЕШОК ПУТЕВОЙ ЗАПИСКИ</p> <p>Железнодорожная станция Щелково 235507</p> <p>« 11 » <u>ИЮНЯ</u> 20 <u>22</u> г.</p> <p><u>15</u> ч <u>55</u> минут</p> <p>Выдана на поезд № <u>3807</u></p> <p>(толкату поезд № _____)</p> <p>Дежурный по железнодорожной станции <u>Семенов</u> <i>Семенов</i></p>	<p>ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА</p> <p><i>Вслед – второй поезд</i></p> <p>Железнодорожная станция (путь отправления) Щелково 235507</p> <p>« 11 » <u>ИЮНЯ</u> 20 <u>22</u> г.</p> <p><u>15</u> ч <u>55</u> минут</p> <p>Разрешаю поезду (толкату поезду) № <u>3807</u> отправиться с <u>5</u> пути по <u>1</u> пути и следовать до входного сигнала станции <u>616ч.35ми</u> (до <u>39</u> км) с возвращением обратно. <u>616ч.35ми</u></p> <p>Системы интервального регулирования не действуют.</p> <p>Дежурный по железнодорожной станции <u>Семенов</u> <i>Семенов</i> (ненужное зачеркнуть)</p>
---	--

Рисунок 5.69 – пример заполнения путевой записки, выдаваемой машинисту второго поезда, возвращающегося с перегона на станцию отправления

Комментарии к приложению № 7 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации «Порядок организации движения поездов при перерыве действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи»

I. Общие положения

Цитата Приложения №7 к ИДП:

«1. При перерыве действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи движение поездов производится на однопутных участках по письменным извещениям, а на двухпутных – с разграничением временем, установленным владельцем инфраструктуры, владельцем путей необщего пользования на проследование поездом перегона между железнодорожными станциями.

Движение поездов по письменным извещениям или с разграничением временем, установленным владельцем инфраструктуры, владельцем путей необщего пользования на проследование поездом перегона, устанавливается в случаях, когда переговоры о движении поездов между дежурными смежных железнодорожных станций, ограничивающих перегон, невозможно осуществить ни по одному из имеющихся в их распоряжении видов связи.»

Комментарии к п. 1 Приложения №7 к ИДП:

При перерыве действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи дежурный по железнодорожной станции должен убедиться в отсутствии всех видов связи, а также в неисправности систем интервального регулирования на прилегающих перегонах по показаниям аппарата управления. О выявленных неисправностях делается запись в журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети» формы ДУ-46. С этого момента движение поездов на прилегающих перегонах в зависимости от их путевого развития устанавливается по письменным извещениям (однопутный перегон) или с разграничением временем (двухпутный перегон). Алгоритм действия дежурного по железнодорожной станции при неисправности средств интервального регулирования приведен на рисунке 5.70

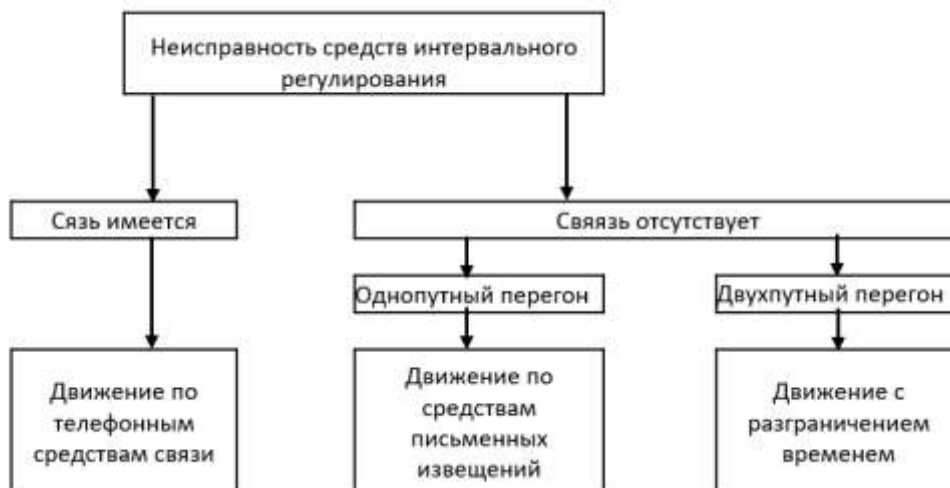


Рисунок 5.70 - Алгоритм действия дежурного по железнодорожной станции при неисправности средств интервального регулирования

Цитата Приложения №7 к ИДП:

«2. Занятие поездом перегона при перерыве действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи производится на основании разрешения на бланке ДУ-56, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 26 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее – Инструкция), передаваемого дежурным по железнодорожной станции машинисту поезда.

Если при этом сведений о прибытии на смежную железнодорожную станцию ранее отправленного поезда нет, машинист поезда должен следовать по перегону с особой бдительностью и готовностью к немедленной остановке на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч.»

Комментарии к п. 2 Приложения №7 к ИДП:

Бланк разрешения на отправление поезда (бланк ДУ-56)

КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ № <u>07</u>	РАЗРЕШЕНИЕ № <u>07</u>
« <u>11</u> » <u>июня</u> 20 <u>22</u> г.	« <u>11</u> » <u>июня</u> 20 <u>22</u> г.
Железнодорожная станция (штемпель) Щелково 235507	Железнодорожная станция (штемпель) Щелково 235507
Выдано на поезд № <u>3807</u>	Разрешаю поезду № <u>3807</u> отправиться с железнодорожной станции <u>Щелково</u>
	поста и следовать до входного светофора <u>станции</u> <u>Соколовская</u> поста
	при закрытом <u>выходном</u> светофоре. проходном
	Все системы интервального регулирования и связи прерваны.
	ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ
	О прибытии на соседнюю железнодорожную станцию ранее отправленного поезда сведения не имеют не имеются
Дежурный по железнодорожной станции <u>Семенов</u> поста	Дежурный по железнодорожной станции <u>Семенов</u> поста

Рисунок 5.71 – Пример заполнения бланка ДУ-56

Разрешение на бланке формы ДУ-56 с двумя красными полосами заполняет дежурный по железнодорожной станции после приготовления маршрута отправления поезда и передает лично или через работника, указанного в ТРА станции машинисту локомотива отправляющегося поезда. Получение машинистом заполненного бланка формы ДУ-56 является разрешением на проследование поездом запрещающего показания выходного (маршрутного) светофора с последующим занятием перегона.

Цитата Приложения №7 к ИДП:

«3. При перерыве действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи запрещается отправлять поезда:

1) с опасными грузами класса 1 (ВМ), с негабаритными грузами, соединенные, повышенной длины и массы, а также обслуживаемые машинистом

без помощника машиниста;

2) с остановкой для работы на перегоне, кроме восстановительных и пожарных поездов и вспомогательных локомотивов;

3) следующие на примыкание на перегоне.

Подталкивающие локомотивы должны следовать по всему перегону до смежной железнодорожной станции.»

Комментарии к п. 3 Приложения №7 к ИДП:

Указанные категории поездов отставляются от движения до момента возобновления действия телефонных средств связи и(или) возобновления действия систем интервального регулирования движения поездов.

II. Движение поездов на однопутных перегонах

Цитата Приложения №7 к ИДП:

«4. При перерыве действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи до установления движения поездов по письменным извещениям на перегон, ограниченный железнодорожными станциями, между которыми прекратилась связь, разрешается отправить поезд нечетного направления, являющегося для однопутных перегонов преимущественным. Ни один из поездов направления, противоположного преимущественному, не разрешается отправлять на перегон до установления движения по письменным извещениям, за исключением:

1) поезда, на отправление которого до перерыва действия связи было получено разрешение от железнодорожной станции преимущественного направления (блок-сигнал согласия при полуавтоматической блокировке, поездная телефонограмма при телефонных средствах связи, изъятый жезл перегона при электрожезловой системе). Это исключение не распространяется на однопутные перегоны с двусторонней автоматической блокировкой;

2) восстановительного, пожарного поезда или вспомогательного локомотива – по требованию о высылке помощи, полученному с перегона.

Дежурные железнодорожных станций, преимущественного и противоположного направлений, получив требование с перегона об оказании помощи, организуют отправление восстановительного, пожарного поезда или вспомогательного локомотива с передачей машинисту разрешения на бланке ДУ-64 в соответствии с приложением № 8 к Инструкции.

На двухпутных перегонах, если один из железнодорожных путей до перерыва связи был закрыт, до установления движения по письменным извещениям первым разрешается отправить поезд только того направления, которое для оставшегося действующего железнодорожного пути было правильным при двухпутном движении.»

Комментарии к п. 4 Приложения №7 к ИДП:

Если однопутные перегоны оборудованы двусторонней автоматической блокировкой, первым должен быть отправлен поезд нечетного направления, по правилам организации движения поездов по письменным извещениям. Запрещается отправлять поезда четного направления (за исключением случая, указанного в п.12 Приложения №7 к ИДП), на перегон до прибытия нечетного поезда с первым письменным извещением с соседней станции, ограничивающей перегон.

Форма ДУ-64 КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ	Форма ДУ-64 РАЗРЕШЕНИЕ
Станция (штампель) <u>ст.Рябинушка</u> «29» апреля 2018г разрешаю поезду № <u>4302/3491</u> с локомотивом № <u>ГЭ3-21</u> отправиться на перегон <u>Рябинушка – Калач</u> по <u>1</u> пути до <u>425 ПК 6</u> км для <u>вывода с перегона состава поезда</u> <u>№ 3491 на станцию Калач.</u> Настоящее разрешение дает право проезда выходного сигнала станции с запрещающим показанием и следования по перегону вне зависимости от показаний проходных светофоров автоблокировки Дежурный по станции <u>Иванов</u> (бланк белого цвета с красной	Станция (штампель) <u>ст.Рябинушка</u> «29» апреля 2018г Разрешаю поезду № <u>4302/3491</u> с локомотивом № <u>ГЭ3-21</u> отправиться на перегон <u>Рябинушка – Калач</u> по <u>1</u> пути до <u>425 ПК 6</u> км для <u>вывода с перегона состава поезда</u> <u>№ 3491 на станцию Калач.</u> Настоящее разрешение дает право проезда выходного сигнала станции с запрещающим показанием и следования по перегону вне зависимости от показаний проходных светофоров автоблокировки Дежурный по станции <u>Иванов</u> (бланк белого цвета с красной

Рисунок 5.72 – Пример заполнения бланка ДУ-64

Цитата Приложения №7 к ИДП:

«5. На отправление первого поезда преимущественного направления разрешения дежурного смежной железнодорожной станции не требуется, если перегон не оборудован двусторонней автоматической блокировкой, а на железнодорожных путях необщего пользования – если известно, что перегон свободен.

На однопутном перегоне, оборудованном двусторонней автоматической блокировкой, первый поезд преимущественного направления разрешается отправить с железнодорожной станции после обеспечения дежурным по железнодорожной станции натурной проверки свободности перегона на всем протяжении с одновременной доставкой дежурному смежной железнодорожной станции письменного извещения о дальнейшем порядке движения поездов.

О проверке свободности перегона делается запись в журнале движения поездов с указанием способа проверки и фамилии работника, производившего эту проверку.»

Комментарии к п. 5 Приложения №7 к ИДП:

Для выполнения натурной проверки свободности перегона дежурный по железнодорожной станции в праве привлекать работников станции, оговоренных в ТРА. Допускается для натурной проверки свободности перегона использовать несъемные дрезины, одиночные локомотивы, а также транспортные средства, имеющиеся в распоряжении работников железнодорожного транспорта. При использовании одиночного локомотива для проверки свободности перегона является обязательным и вручение машинисту заполненных бланков формы ДУ-55 и ДУ-56 с двумя красными полосами. Одиночный локомотив должен следовать по перегону с особой бдительностью и готовностью к немедленной остановке на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч. Во всех остальных случаях работнику железнодорожного транспорта, осуществляющему проверку свободности перегона выдается заполненный бланк формы ДУ-55 для последующего его вручения Дежурному по соседней станции.

Цитата Приложения №7 к ИДП:

«6. Восстановительный поезд (специальный самоходный подвижной состав), пожарный поезд или вспомогательный локомотив разрешается отправить на перегон при прекращении действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи в преимущественном и противоположном направлениях, после получения от машиниста остановившегося на перегоне поезда или работников подразделений железнодорожного пути, железнодорожной автоматики и телемеханики, связи, электроснабжения соответствующего требования. При этом, если перегон оборудован автоматической блокировкой, дежурный по железнодорожной станции, получив требование об оказании помощи, до отправления восстановительного поезда или вспомогательного локомотива обязан убедиться, что между железнодорожной станцией и местом, куда высылается помощь, нет поездов.»

Комментарии к п. 6 Приложения №7 к ИДП:

Убедиться в отсутствии поездов между железнодорожной станцией и местом, куда высылается помощь дежурный по железнодорожной станции может убедиться, как по записям в журнале движения поездов формы ДУ-2, ДУ-3, показаниям ГИД-УРАЛ ВНИИЖТ, так и самолично или через работника, оговоренного в ТРА станции с использованием средств, указанных в п.20 Приложения №7 к ИДП.

Цитата Приложения №7 к ИДП:

«7. Пересылка письменных извещений между железнодорожными станциями начинается с первым поездом, отправляемым на перегон при перерыве действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи.

При этом машинисту ведущего локомотива на право занятия перегона передается разрешение на бланке ДУ-56. Кроме того, с машинистом этого поезда посылается на смежную железнодорожную станцию письменное извещение на бланке ДУ-55, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 25 к Инструкции, о порядке дальнейшего движения поездов, следующим содержанием:

содержание извещения «А»: «Отправил к Вам в ... ч ... минут поезд № По прибытии его ожидаю от Вас поезд. ДСП»;

содержание извещения «Б»: «Отправил к Вам в ... ч ... минут поезд №, после которого в ... ч ... минут отправляю еще поезд № ДСП».

8. Если к моменту перерыва действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи на железнодорожной станции отсутствуют нечетные поезда для отправления на перегон, ограниченный железнодорожными станциями, между которыми прекратилась связь, то дежурный по железнодорожной станции, имеющий право отправления первого поезда, если ему известно о наличии к отправлению на этот перегон поезда со смежной железнодорожной станции, посылает на эту железнодорожную станцию извещение, следующего содержания:

содержание извещения «В»: «Ожидаю от Вас поезд. ДСП».

На перегонах, не оборудованных двусторонней автоматической блокировкой, для пересылки письменных извещений формы «В» разрешается использовать несъемные дрезины, одиночные локомотивы, а также транспортные средства, имеющиеся в распоряжении работников железнодорожного транспорта.

9. После получения дежурным по железнодорожной станции извещения «А», «Б» или «В» движение поездов по письменным извещениям считается установленным.»

Комментарии к пп. 7-9 Приложения №7 к ИДП:

Бланк извещения о движении поезда (бланк ДУ-55)

КОРЕШОК ИЗВЕЩЕНИЯ № <u>10</u>	ИЗВЕЩЕНИЕ № <u>10</u>
Железнодорожная станция (пункт) Фрязино 235302	Железнодорожная станция (пункт) Фрязино 235302
« <u>11</u> » <u>июня</u> 20 <u>22</u> г.	« <u>11</u> » <u>июня</u> 20 <u>22</u> г.
О движении поезда на однопутных перегонах при перерыве всех систем интервального регулирования и связи <i>С отсутствием межстанционной, поезда и диспетчерской связи</i>	О движении поезда на однопутных перегонах при перерыве всех систем интервального регулирования и связи <i>С отсутствием межстанционной, поезда и диспетчерской связи</i>
Дежурному по железнодорожной станции <u>Зюзино</u> <u>Отправили к Вам в 11ч. 56мин.</u> <u>поезд №3825. По его</u> <u>прибытии ожидаю от Вас</u> <u>поезд.</u>	Дежурному по станции <u>Зюзино</u> <u>Отправили к Вам в 11ч. 56мин.</u> <u>поезд №3825. По его</u> <u>прибытии ожидаю от Вас</u> <u>поезд.</u>
Дежурный по железнодорожной станции <u>Штак</u>	Дежурный по железнодорожной станции <u>Штак</u>

Рисунок 5.73 – Пример заполнения бланка формы ДУ-55

Дежурные по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон обязаны организовать движение поездов с учетом действующего графика движения поездов, обмениваясь между собой извещения о движении поездов формы ДУ-55, передаваемые с каждым отправляющимся поездом.

Цитата Приложения №7 к ИДП:

«10. Отправление поездов, следующих в одном направлении, должно производиться через промежуток времени, необходимый для проследования впереди отправленным поездом всего межстанционного перегона, с прибавлением 3 минут.»

Путевые посты, действовавшие до перерыва связи как отдельные пункты, участия в движении поездов не принимают.

Если до перерыва действия всех установленных систем интервального регулирования движения поездов и связи с железнодорожной станцией был отправлен поезд преимущественного направления на примыкание на перегоне, а уведомление от дежурного по железнодорожной станции (блок-поста)

о прибытии поезда и уборке его на примыкание не получено, то перегон считается занятым на все время, необходимое для проследования поезда до вспомогательного поста и уборки его на примыкание, с прибавлением 3 минут.

Дежурный по железнодорожной станции (блок-поста) после уборки поезда на примыкание обязан установить стрелку примыкания в нормальное положение (по главному пути) и не допускать выхода железнодорожного подвижного состава на главный путь до восстановления связи с дежурными смежных железнодорожных станций.

Комментарии к п. 10 Приложения №7 к ИДП:

Перегонные времена хода для всех категорий поездов дежурный по железнодорожной станции определяет исходя из времени, указанного в нормативном графике движения поездов. Все поезда, имеющие направление на примыкание, которые не успели занять перегон до перерыва действия всех установленных систем интервального регулирования движения поездов и связи оставляются от движения на текущих станциях их дислокации до восстановления действия установленных систем интервального регулирования движения поездов и (или) связи.

Цитата Приложения №7 к ИДП:

«11. В течение перерыва действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи поезда отправляются по разрешениям на бланке ДУ-56.

Для обеспечения непрерывного взаимодействия друг с другом, дежурные смежных железнодорожных станций впредь до восстановления действия систем интервального регулирования движения поездов и связи обязаны пересылать с машинистом ведущего локомотива каждого поезда в обоих направлениях письменные извещения «А» или «Б» о дальнейшем отправлении поездов.

Извещения «А», «Б» и «В» на обеих железнодорожных станциях записываются в журнал поездных телефонограмм.

Переход на движение поездов при посредстве письменных извещений оформляется в журнале поездных телефонограмм записью следующего содержания:

«Дата ..., ... ч ... минут. В связи с перерывом действия систем интервального регулирования движения поездов и связи на перегоне движение поездов установлено при посредстве письменных извещений.

ДСП ... (название станции и подпись)».

12. Если до перерыва действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи дежурным по железнодорожной станции, получающим с прекращением связи право преимущественного отправления поездов, дано согласие на отправление на перегон, ограниченный железнодорожными станциями, между которыми прекратилась связь, поезда не преимущественного направления (четного), то перегон считается занятым впредь до прибытия этого поезда или до получения дежурным смежной железнодорожной станции (дежурным блок-поста) уведомления, что поезд отправлен не будет.

Если согласие дано на отправление четного поезда на вспомогательный пост, имеющий примыкание, перегон считается занятым до получения от дежурного по железнодорожной станции (блок-поста) уведомления о прибытии поезда и его уборке на примыкание.

Комментарии к пп. 11, 12 Приложения №7 к ИДП:

Уведомление о прибытии поезда на примыкание и его уборке или уведомление о том, что поезд отправлен не будет может быть передано дежурному по соседней железнодорожной станции, между которыми прекратили действие все установленные системы интервального регулирования движения поездов и связи, может быть передано любым доступным способом, позволяющим идентифицировать личность лица, передающего уведомление.

Цитата Приложения №7 к ИДП:

«13. Если до перерыва действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи дежурным по железнодорожной станции (блок-поста) было дано разрешение на отправление с примыкания поезда нечетного направления и от дежурного по железнодорожной станции (блок-поста) получено извещение об отправлении этого поезда, то после перерыва связи дежурному по железнодорожной станции, отправляющему на перегон поезда преимущественного направления, разрешается отправлять на смежную железнодорожную станцию первый поезд этого направления через промежуток времени, необходимый для проследования отправленным поездом части перегона от вспомогательного поста до железнодорожной станции, с прибавлением 3 минут.»

Если уведомление об отправлении нечетного поезда с вспомогательного поста, имеющего примыкание, получено не было, то перегон считается занятым впредь до получения от дежурного по железнодорожной станции (блок-поста) уведомления об отправлении поезда и установке стрелки примыкания по главному пути или о задержке отправления поезда.

До получения соответствующего уведомления с вспомогательного поста, имеющего примыкание, запрещается отправлять поезд на перегон, если до перерыва связи было согласовано отправление с примыкания поезда с возвращением его на примыкание.»

Комментарии к п. 13 Приложения №7 к ИДП:

Уведомление об отправлении поезда и установке стрелки примыкания по главному пути или о задержке отправления поезда дежурному по соседней железнодорожной станции, между которыми прекратили действие все установленные системы интервального регулирования движения поездов и связи, может быть передано любым доступным способом, позволяющим идентифицировать личность лица, передающего уведомление.

Цитата Приложения №7 к ИДП:

«14. Если дежурным по железнодорожной станции, получающим с прекращением действия связи право на отправление первого поезда в преимущественном направлении, разрешение на отправление поезда было получено до перерыва действия связи, то, отправляя поезд по этому разрешению, он обязан одновременно установить письменную связь с дежурным смежной железнодорожной станции.»

Комментарии к п. 14 Приложения №7 к ИДП:

Для этого необходимо с машинистом ведущего локомотива передать на соседнюю станцию ограничивающую перегон передать заполненное извещение на бланке формы ДУ-55. Правом на проследование запрещающего показания выходного (проходного) светофора с последующим занятием перегона является заполненное и врученное машинисту ведущего локомотива разрешение на бланке формы ДУ-56 с двумя красными полосами.

Цитата Приложения №7 к ИДП:

«15. После восстановления действия соответствующих систем интервального регулирования движения поездов и связи движение поездов

по этим системам возобновляется локальным актом (далее – приказ) диспетчера поездного, который обязан предварительно проверить свободу перегона.

16. Если системы интервального регулирования движения поездов и связи восстановлены ранее, чем диспетчерская связь, то дежурный по железнодорожной станции, пользующийся правом отправления поездов в преимущественном направлении, передает дежурному смежной железнодорожной станции телефонограмму следующего содержания:

«На перегоне между станциями движение поездов устанавливается по (указывается система интервального регулирования движения поездов).

Последним прибыл от Вас поезд № Отправлен к Вам поезд № ДСП».

Дежурный по смежной железнодорожной станции, убедившись в свободе перегона, отвечает:

«Последним прибыл от Вас поезд № Отправлен к Вам поезд № ..., перегон свободен. ДСП».

После обмена этими телефонограммами дежурные обеих железнодорожных станций переходят к руководству движением поездов при посредстве основных систем интервального регулирования и связи.»

Комментарии к пп. 15, 16 Приложения №7 к ИДП:

Движение поездов с использованием имеющихся систем интервального регулирования движения поездов и связи возобновляется приказом диспетчера поездного, который дежурные по железнодорожным станциям записывают в журнал диспетчерских распоряжений формы ДУ-58. Свободность перегона проверяется по показаниям систем интервального регулирования движения поездов и (или) записям в журнале движения поездов формы ДУ-2, ДУ-3.

III. Движение поездов на двухпутных перегонах

Цитата Приложения №7 к ИДП:

«17. На двухпутных перегонах при перерыве действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи поезда отправляются по правильному железнодорожному пути с разграничением их временем, положенным по расписанию для проследования поездом перегона, с прибавлением 3 минут, если в момент перерыва связи блокировка была установлена в соответствующем направлении.

Если дежурным по железнодорожной станции до перерыва действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи было дано согласие на отправление поезда со смежной железнодорожной станции

по неправильному железнодорожному пути, то после прибытия этого поезда на железнодорожную станцию, перед отправлением первого поезда по правильному железнодорожному пути дежурный по железнодорожной станции должен убедиться в свободности перегона от встречных поездов.»

Комментарии к п. 17 Приложения №7 к ИДП:

Для выполнения натурной проверки свободности перегона дежурный по железнодорожной станции в праве привлекать работников станции, оговоренных в ТРА. В случае отсутствия возможности установления связи с дежурным по соседней железнодорожной станции с использованием альтернативных видов связи, указанных в п.20 Приложения №7 к ИДП, целесообразно для натурной проверки свободности перегона использовать съемные дрезины, транспортные средства, имеющиеся в распоряжении работников железнодорожного транспорта.

Цитата Приложения №7 к ИДП:

«18. При наличии между железнодорожными станциями путевых постов, действовавших до перерыва связи как отдельные пункты перегона, эти посты остаются действующими и при перерыве связи.

В этом случае при отправлении поезда дежурный по железнодорожной станции выжидает время, положенное по расписанию для прибытия ранее отправленного поезда до путевого поста, с прибавлением 3 минут, и передает разрешение на следование поезда только до первого попутного путевого поста.»

Комментарии к п. 18 Приложения №7 к ИДП:

Правом на проследование запрещающего показания выходного (проходного) светофора с последующим занятием перегона является заполненное и врученное машинисту ведущего локомотива разрешение на бланке формы ДУ-56 с двумя красными полосами. В этом разрешении необходимо указать наименование первого попутного путевого поста, до которого разрешается следование поезду.

Цитата Приложения №7 к ИДП:

«19. После восстановления соответствующих систем интервального регулирования движения поездов и связи движение поездов по этим видам связи возобновляется приказом диспетчера поездного, а при отсутствии диспетчерской связи – каждой железнодорожной станцией по правильному для нее железнодорожному пути.

20. Для выяснения свободности перегона в случаях, предусмотренных в пунктах 5, 6, 8, 17 настоящего Порядка, дежурному по железнодорожной станции разрешается использовать любую возможность (переговоры с дежурным смежной железнодорожной станции по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, в том числе по ремонтно-оперативной радиосвязи, автотранспортные средства, съемные автодрезины), а в случаях, предусмотренных в пункте 8 настоящего Порядка, одиночные локомотивы.»

Комментарии к пп. 19, 20 Приложения №7 к ИДП:

Движение поездов с использованием имеющихся систем интервального регулирования движения поездов и связи возобновляется приказом диспетчера поездного, который дежурные по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, записывают в журнал диспетчерских распоряжений формы ДУ-58.

Комментарии к приложению № 8 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации «Порядок организации движения поездов при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на перегоне»

I. Отправление восстановительных, пожарных поездов, специального самоходного подвижного состава и вспомогательных локомотивов с железнодорожной станции на перегон

Цитата Приложения №8 к ИДП:

«1. Восстановительные и пожарные поезда, специальный самоходный подвижной состав и вспомогательные локомотивы назначаются на основании требования о помощи (письменного, переданного по устройствам технологической железнодорожной электросвязи), полученного от машиниста (помощника машиниста) остановившегося в пути на перегоне поезда, а также по требованию работников подразделений железнодорожного пути, электроснабжения, железнодорожной автоматики и телемеханики, связи.

Отправление и следование восстановительных и пожарных поездов, специального самоходного подвижного состава и вспомогательных локомотивов к месту назначения осуществляются в соответствии с локальным актом (далее – приказ) диспетчера поездного.»

Комментарии к п. 1 Приложения №8 к ИДП:

Диспетчер поездной, получив сообщение о вынужденной остановке поезда на перегоне или станции:

1) исключает отправление поездов на путь перегона, на котором остановился поезд, в необходимых случаях исключает отправление поездов на соседние пути двухпутных или многопутных перегонов (пропуск поездов по соседним путям станции, а также маневровых составов, локомотивов, ССПС).

В случае, если такие поезда были ранее отправлены на перегон, сообщает машинистам отправленных поездов, через дежурных по станциям, ограничивающих перегон, или лично при диспетчерской централизации, об остановке поезда на перегоне (станции). В случае принадлежности одной из станций, ограничивающих перегон, соседнему диспетчерскому участку - предупреждает диспетчера поездного соседнего участка.

Движение поездов (маневровых составов, локомотивов, ССПС) по соседним путям восстанавливается после получения уведомления о том, что препятствие для движения отсутствует. Уведомление записывается в журнал диспетчерских распоряжений;

2) при вынужденной остановке поезда на станции направляет для его осмотра работника железнодорожного транспорта.

3) делает соответствующую отметку на графике исполненного движения поездов (в автоматизированной информационной системе управления при ее наличии);

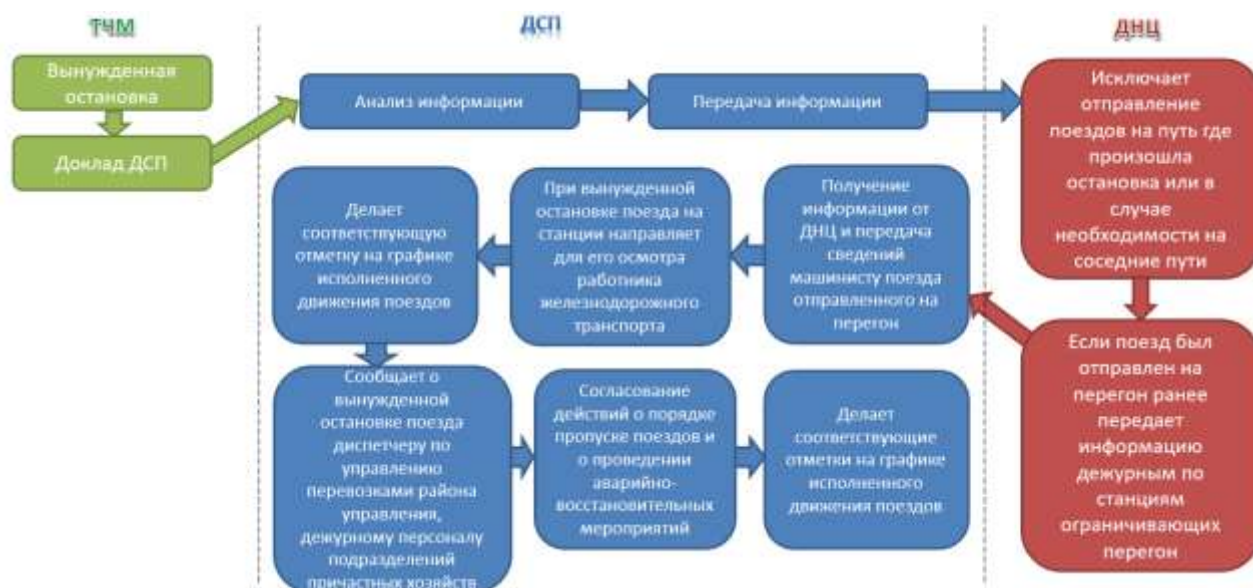
4) сообщает о вынужденной остановке поезда диспетчеру по управлению перевозками района управления, дежурному персоналу подразделений причастных хозяйств (локомотивного, пассажирского, мотор-вагонного, вагонного, пути и т.д.);

С момента передачи сообщения о вынужденной остановке поезда запрещается в течение 10 минут отвлекать локомотивную бригаду поезда вызовами по радиосвязи;

5) получив сообщение о результатах осмотра поезда, совместно с диспетчером по району управления принимает решение о порядке пропуска поездов и о проведении аварийно-восстановительных мероприятий;

6) делает соответствующие отметки на графике исполненного движения поездов (в автоматизированной системе управления при ее наличии).

Рисунок 5.74 – Порядок действий в случае вынужденной остановки на



перегоне или станции

Перечень действий в нестандартных ситуациях утвержден распоряжением ОАО «РЖД» от 29 декабря 2016 г №ЦД-261/р «Методические указания «Регламент оперативных действий работников хозяйства перевозок,

связанных с движением поездов и маневровой работой, в аварийных и нестандартных ситуациях».

Цитата Приложения №8 к ИДП:

«2. Машинист восстановительного поезда, пожарного поезда, специального самоходного подвижного состава и вспомогательных локомотивов при вынужденной остановке с железнодорожной станции на перегон обязан:

1) остановить поезд, по возможности, на площадке и прямом участке железнодорожного пути, если не требуется экстренной остановки;

2) привести в действие автотормоза поезда и вспомогательный тормоз локомотива, на специальном самоходном подвижном составе – автотормоза, а при наличии приборов управления и вспомогательный тормоз;

3) немедленно объявить по радиосвязи об остановке машинистам поездов, следующих по перегону, и дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, которые должны немедленно доложить об этом диспетчеру поезвному. Машинист пассажирского поезда обязан сообщить о причине остановки начальнику (механику-бригадиру) пассажирского поезда по радиосвязи или устройствам технологической железнодорожной электросвязи, а машинист специального самоходного подвижного состава – руководителю работ в хозяйственном поезде;

4) выяснить причины остановки и возможность дальнейшего следования, если остановка поезда не связана с задержкой у светофора с запрещающим показанием;

5) привести в действие стояночный тормоз локомотива, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава и подать сигнал для приведения в действие имеющихся в составе стояночных тормозов (проводниками пассажирских вагонов, кондукторами, руководителем работ в хозяйственном поезде), если движение поезда не может быть возобновлено в течение 20 минут и более и нет возможности удержать поезд на месте на автотормозах. В поездах, где такие работники отсутствуют, помощник машиниста должен уложить под колеса вагонов имеющиеся на локомотиве (мотор-вагонном подвижном составе) тормозные башмаки, а при недостатке их, дополнительно привести в действие стояночные тормоза вагонов в соответствии с порядком, установленным локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования);

б) сообщить по поездной радиосвязи или устройствам технологической железнодорожной электросвязи дежурному по железнодорожной станции или

диспетчеру поезвному о причинах остановки и необходимых мерах по ликвидации возникших препятствий для движения. При неисправности поезвной радиосвязи или устройствам технологической железнодорожной электросвязи сообщение дежурному по железнодорожной станции или диспетчеру поезвному передать с ближайшего пункта, имеющего телефонную связь (через помощника машиниста, кондуктора, проводника пассажирского вагона, руководителя работ в хозяйственном поезде);

7) совместно со всеми работниками, обслуживающими поезд, принять меры к устранению возникшего препятствия для движения, а в необходимых случаях обеспечить ограждение поезда и смежного железнодорожного пути.

При затребовании помощи машинист (помощник машиниста) остановившегося на перегоне поезда обязан сообщить дежурному по железнодорожной станции или диспетчеру поезвному, на каком километре и пикете находится голова поезда, в связи с чем требуется помощь и время ее затребования. При использовании локомотива для доставки письменного требования (при отсутствии технологической железнодорожной электросвязи с дежурным по железнодорожной станции или диспетчером поезвным) разрешается отцепить локомотив от состава лишь после закрепления вагонов от самопроизвольного движения укладкой под колеса вагонов тормозных башмаков и приведения в действие стояночных тормозов. Перед отцепкой локомотива от состава приводятся в действие автотормоза оставляемых вагонов (полным открытием концевого крана). Не разрешается использование локомотива пассажирского поезда для доставки требования на железнодорожную станцию.

Если по условиям профиля железнодорожного пути, на котором расположен состав остановившегося поезда, имеющихся средств для закрепления вагонов недостаточно, отцеплять локомотив от состава запрещается. При необходимости на двухпутных перегонах для доставки дежурному по железнодорожной станции письменного требования о помощи разрешается использовать локомотивную бригаду встречного поезда.

Если затребован восстановительный или пожарный поезд, а также вспомогательный локомотив, то остановившемуся поезду не разрешается начинать движение, пока не прибьет затребованная помощь или не будет получено разрешение на движение.

Поезд, остановившийся на перегоне, должен быть огражден в случаях: затребования восстановительного, пожарного поезда или вспомогательного локомотива для оказания помощи пассажирскому поезду (немедленно после затребования);

остановки поезда при отпавлении поезда при перерыве действия всех

систем интервального регулирования движения поездов и связи (немедленно после остановки).

Ограждение поезда, а также препятствий для движения поездов производится в соответствии с Инструкцией по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 1 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом.»

Комментарии к п. 2 Приложения №8 к ИДП:

«При вынужденной остановке поезда на перегоне машинист обязан.»

Действия, предусмотренные позициями 1-7, выполняет локомотивная бригада поезда, вынужденно остановившегося на перегоне.

Закрепление подвижного с помощью автотормозов, тормозных башмаков, ручных тормозов обусловлено необходимостью предотвращения ситуации по несанкционированному движению подвижного состава и рисков столкновения поездов.

Сообщение по поездной радиосвязи о вынужденной остановке на перегоне машинист должен оперативно передать дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон для обозначения места своего нахождения и наличия опасности для движения поездов.

Машинист поезда встречного направления, следующего по соседнему пути, услышав информацию о вынужденной остановке поезда, при отсутствии сведений о наличии габарита:

- снижает скорость поезда служебным торможением и следует вдоль остановившегося поезда со скоростью не более 20 км/час, с особой бдительностью и готовностью остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения;

- докладывает машинисту остановившегося поезда и дежурному по станции, ограничивающей перегон о наличии габарита и выявленных замечаниях.

В случае нахождения на расстоянии, не обеспечивающем своевременное снижение скорости (не более 20 км/час) до локомотива остановившегося поезда, услышав информацию о вынужденной остановке поезда при отсутствии сведений о наличии габарита машинист встречного поезда:

- применяет полное служебное или экстренное торможение и останавливается, не проезжая локомотив остановившегося поезда;

- подает звуковой оповестительный сигнал и кратковременным включением и выключением прожектора подтверждает, что им приняты меры для остановки поезда;

- выясняет у машиниста остановившегося поезда причину остановки, необходимость оказания помощи;

- продолжает движение вдоль состава со скоростью не более 20 км/час с особой бдительностью и готовностью остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

Схема ограждения поезда на однопутном перегоне

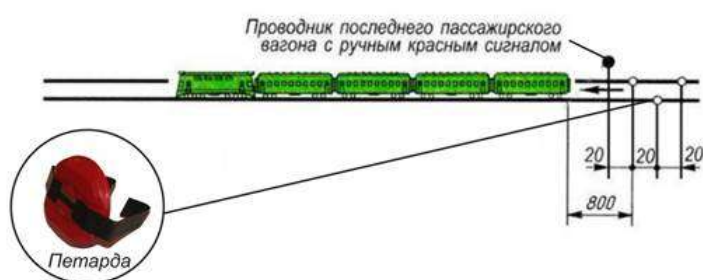


Схема ограждения поезда на двухпутном (многопутном) перегоне

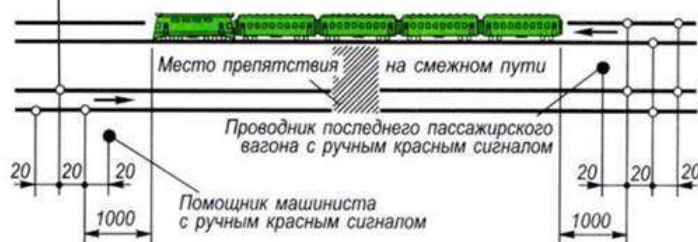


Рисунок 5.75 – Схема ограждения при вынужденной остановке на перегоне

Цитата Приложения №8 к ИДП:

«3. Получив требование о высылке восстановительного и (или) пожарного поезда, специального самоходного подвижного состава или вспомогательного локомотива, дежурный по железнодорожной станции немедленно докладывает об этом диспетчеру поезвному. Требование, полученное по средствам технологической железнодорожной электросвязи, записывается в журнал диспетчерских распоряжений с последующей отметкой в журнале движения поездов (напротив номера поезда, в графе «Примечание» указывается время и место остановки поезда).

4. Диспетчер поездной, получив требование об оказании помощи, немедленно докладывает об этом уполномоченному работнику владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Уполномоченный работник владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) и диспетчер поездной

совместно определяют, с какой из ограничивающих перегон железнодорожных станций должна быть оказана помощь и на какую железнодорожную станцию при необходимости будут выводиться вагоны.

При исправности устройств технологической железнодорожной электросвязи, порядок оказания помощи диспетчер поезда (лично или через дежурного по железнодорожной станции) должен сообщить машинисту остановившегося поезда и дежурному по одной из железнодорожных станций, ограничивающих перегон.

Диспетчер поезда обязан обеспечить приоритетное продвижение восстановительных, пожарных поездов и вспомогательных локомотивов и при наличии соответствующих сведений информировать начальников восстановительных (пожарных) поездов о положении на месте происшествия для подготовки поездов к работе.»

Комментарии к пп. 3, 4 Приложения №8 к ИДП:

Требование об оказании помощи (высылке восстановительного и (или) пожарного поезда, специального самоходного подвижного состава или вспомогательного локомотива), полученные от дежурного по железнодорожной станции диспетчером поездным записываются в журнал ДУ-58 и являются основанием для отправления вышеперечисленных поездов и закрытия перегона.

Форма доклада машиниста дежурному по станции или поездному диспетчеру:

Если вынужденная остановка поезда на перегоне допущена вследствие неисправности локомотива (мотор-вагонного поезда, специального самоходного подвижного состава - далее МВПС, ССПС) или любом другом случае, когда самостоятельное следование поезда невозможно, машинист (помощник машиниста) обязан затребовать вспомогательный локомотив и передать сообщение поездному диспетчеру и дежурному по станции: «Я машинист (фамилия) поезда №..., на...км пикете перегона... требую вспомогательный локомотив по причине неисправности тепловоза (электровоза, МВПС, ССПС) секции..., серии..., №..., из-за (указывается причина неисправности). Время... ч....мин».

Дежурный по железнодорожной станции немедленно передаёт данное уведомление диспетчеру поездному.

N поезда	Индекс поезда	№ пути приема	№ локомотива и его серия	Время (ч мин)		Фамилия машиниста	Пассажирского парка	Примечание
				отправления с соседней станции	прибытия на станцию				
1	2	3	4	5	6	7	8		21
3100		4	611	ЗЛО	3.28		-		12:00 148 км 5 ПК

Рисунок 5.76 – Пример заполнения журнала ДУ-3 с отметкой в примечании о месте и времени остановки поезда

Число, месяц	Вызов или получ. Приказа (час. мин.)	№ приказа	Содержание приказа	Фамилия принявшего	Подпись диспетчера (разборчиво)
1	2	3	4	5	6
10.06	16.30 16.32	86	Чебула — Болотная Для проведения восстановительных работ на 3448 км II пути перегона Чебула — Болотная с 16 ч 35 мин закрывается для движения всех поездов, кроме восстановительных ДНЦ Сидоров	Иванов Петрова	Сидоров

Рисунок 5.77 – журнал ДУ-58

Под уполномоченным работником владельца инфраструктуры в данном пункте подразумевается диспетчер по району управления, который при необходимости задействования восстановительных и пожарных поездов, передает приказ о подготовке их к отправлению («подъеме»).

Пример доклада поездного диспетчера или дежурного по станции машинисту поезда об оказании помощи:

«Машинист поезда № ... помощь Вам будет оказана с головы (хвоста) поезда вспомогательным локомотивом № ... (данные по локомотиву и ТЧМ), отправляемым со станции с выводом поезда на станцию... . ДНЦ...»

Передача сообщений поездного диспетчера для машиниста или дежурного по станции осуществляется по средствам устройств технологической железнодорожной электросвязи к ним относится поездная связь.

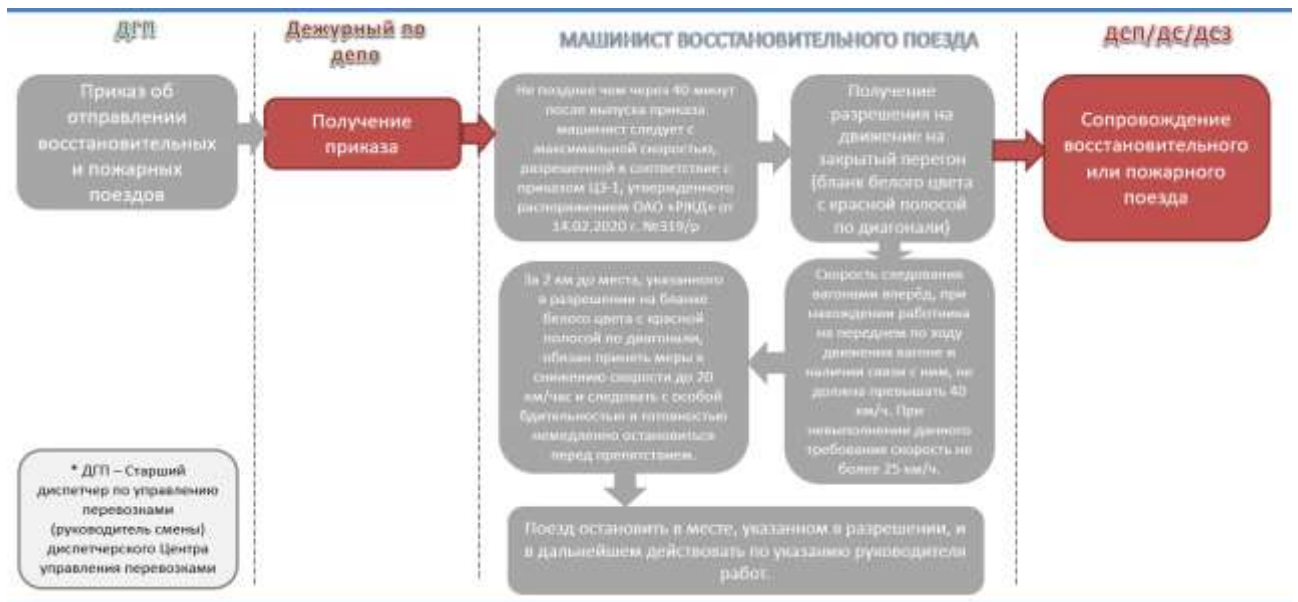


Рисунок 5.78 – Порядок действий работников при отправлении восстановительного поезда на перегон

Цитата Приложения №8 к ИДП:

«5. Восстановительные и пожарные поезда, специальный самоходный подвижной состав и вспомогательные локомотивы во всех случаях отправляются на перегон, закрываемый для движения всех поездов, в соответствии с порядком, установленным в приложении № 19 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее – Инструкция).

Машинисту локомотива выдается разрешение на бланке ДУ-64, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 28 к Инструкции, а при диспетчерской централизации отправление поезда производится по приказу диспетчера поезда. На основании требования и в зависимости от того, с какой стороны (с головы или хвоста поезда) оказывается помощь, в бланке ДУ-64 или приказе диспетчера поезда указывается место (километр и пикет), до которого должен следовать восстановительный, пожарный поезд или вспомогательный локомотив.

Получив требование о высылке восстановительного поезда (специального самоходного подвижного состава), пожарного поезда или вспомогательного локомотива, когда его необходимо отправить по неправильному железнодорожному пути, дежурный по железнодорожной станции обязан убедиться в свободности этого железнодорожного пути от поездов (от железнодорожной станции до места, куда необходимо высылать помощь).

Если помощь оказывается со стороны хвоста поезда, километр и пикет,

указанный в требовании о помощи, изменяется с учетом длины поезда.

Разрешение на бланке ДУ-64 выдается машинисту и в тех случаях, когда у места препятствия для движения поездов на перегоне открывается временный пост. При этом движение восстановительных, пожарных поездов и вспомогательных локомотивов производится по предварительному согласованию дежурных по железнодорожным станциям, ограничивающих перегон, с дежурным по указанному временному посту.

6. На участке, оборудованном диспетчерской централизацией допускается отправление не более одного поезда на перегон (пожарного, восстановительного, вспомогательного локомотива) до вступления на дежурство работников железнодорожной станции, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов, по приказу диспетчера поездного, передаваемому машинисту поезда:

«Машинисту поезда № ... разрешаю отправиться с ... пути станции ... на перегон ... по ... пути до ... км для оказания помощи поезду № ... с прибытием (возвращением) на станцию ДНЦ ...».

«Машинисту пожарного поезда № ... разрешаю отправиться с ... пути станции ... на перегон ... по ... пути до ... км ПК ... для тушения пожара с прибытием (возвращением) на станцию ДНЦ ...».

7. Машинист восстановительного, пожарного поезда, специального самоходного подвижного состава за 2 км от места, указанного в разрешении на бланке ДУ-64, обязан принять меры к снижению скорости и следовать далее с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться перед препятствием.

Не доезжая до поезда, с которого затребована помощь или до места, указанного в бланке ДУ-64, где необходимо выполнить работы по восстановлению движения, машинист должен остановить поезд и действовать в дальнейшем по указанию лица, руководящего восстановлением движения.

Машинист вспомогательного локомотива должен следовать на перегон:

1) при движении по неправильному железнодорожному пути для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду с головы состава со скоростью не более 60 км/ч, а после остановки на расстоянии не менее 2 км до места, указанного в разрешении на бланке ДУ-64 – со скоростью не более 20 км/ч;

2) при движении по правильному железнодорожному пути для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду с хвоста состава по сигналам автоматической блокировкой, а после остановки у проходного светофора с запрещающим показанием – со скоростью не более 20 км/ч;

3) при движении по правильному железнодорожному пути для оказания

помощи остановившемуся на перегоне поезду с хвоста состава при полуавтоматической блокировке, со скоростью не более 60 км/ч, а после остановки на расстоянии не менее 2 км до места, указанного в разрешении на бланке ДУ-64 – со скоростью не более 20 км/ч.

Не доезжая до поезда, с которого затребована помощь, машинист вспомогательного локомотива должен остановиться в соответствии с подпунктами 1 – 3 пункта 7 настоящего Порядка и согласовать свои действия с машинистом, затребовавшим помощь.»

Комментарии к пп. 5-7 Приложения №8 к ИДП:

Движение с отбой бдительностью за 2 км от места указанного в бланке ДУ-64 необходимо для уточнения места работ поскольку с момента затребования помощи ситуация могла измениться (расширение зоны возгорания, утечки груза, изменение положения подвижного состава) и избежания ухудшения аварийной ситуации. При приближении к месту работ и остановке машинист обязан выполнять все указания руководителя работ для оперативного восстановления движения поездов.

ДУ-64 – разрешение на отправление поезда на закрытый перегон.

Форма ДУ-64 КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ	Форма ДУ-64 РАЗРЕШЕНИЕ
Станция (штемпель) <u>ст.Рябиноушка</u> «29» апреля 2018г разрешаю поезду № <u>4302/3491</u> с локомотивом № <u>ГЭ3-21</u> отправиться на перегон <u>Рябиноушка – Калач</u> по <u>1</u> пути до <u>425 ПК 6</u> км для <u>выводас перегона состава поезда</u> <u>№ 3491 на станцию Калач.</u> Настоящее разрешение дает право проезда выходного сигнала станции с запрещающим показанием и следования по перегону вне зависимости от показаний проходных светофоров автоблокировки Дежурный по станции <u>Иванов</u> (бланк белого цвета с красной	Станция (штемпель) <u>ст.Рябиноушка</u> «29» апреля 2018г Разрешаю поезду № <u>4302/3491</u> с локомотивом № <u>ГЭ3-21</u> отправиться на перегон <u>Рябиноушка – Калач</u> по <u>1</u> пути до <u>425 ПК 6</u> км для <u>выводас перегона состава поезда</u> <u>№ 3491 на станцию Калач.</u> Настоящее разрешение дает право проезда выходного сигнала станции с запрещающим показанием и следования по перегону вне зависимости от показаний проходных светофоров автоблокировки Дежурный по станции <u>Иванов</u> (бланк белого цвета с красной

Рисунок 5.79 - ДУ-64 Разрешение, выдаваемое при отправлении поезда на закрытый перегон для оказания помощи

Разрешения формы ДУ-64 выдаются дежурным по станции машинисту после получения приказа поездного диспетчера о закрытии перегона (пути перегона).

Ограждение производит проводник последнего пассажирского вагона по указанию машиниста в случаях:

1) затребования восстановительного или пожарного поезда, а также вспомогательного локомотива, если помощь оказывается с хвоста;



Рисунок 5.80 – Ограждение на перегоне пассажирского поезда при вынужденной остановке

2) на двухпутном или многопутном перегоне вследствие схода с рельсов, столкновения.

Машинист должен подавать сигнал общей тревоги (— ● ● ● — ● ● ● — ● ● ●).



Рисунок 5.81– Ограждение поезда на двухпутном перегоне вследствие схода с рельсов или столкновения

При этом в случае остановки пассажирского поезда ограждение производится со стороны головы поезда помощником машиниста, а с хвоста - проводником последнего пассажирского вагона укладкой петард на расстоянии 1000 м от головы и хвоста поезда.

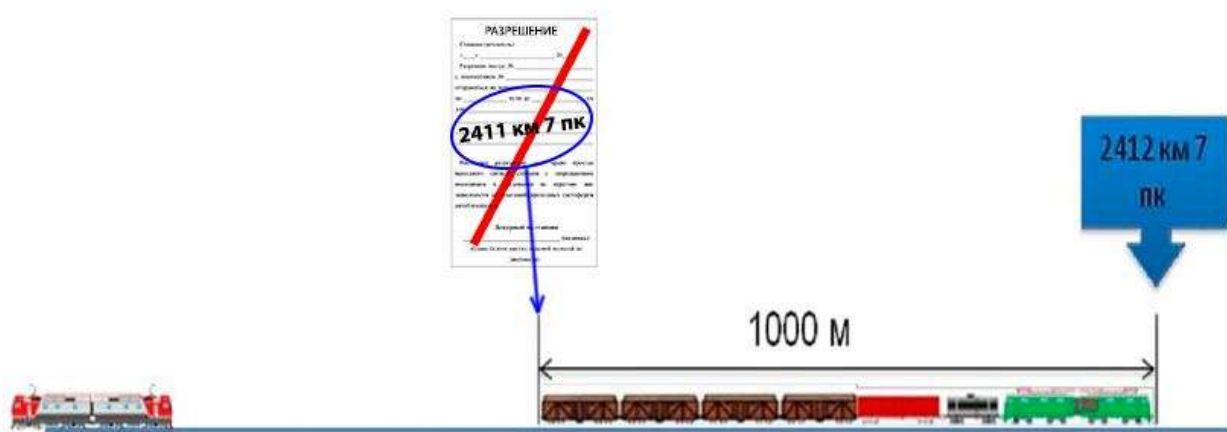


Рисунок 5.82 – Схема оказания помощи с хвоста поезда

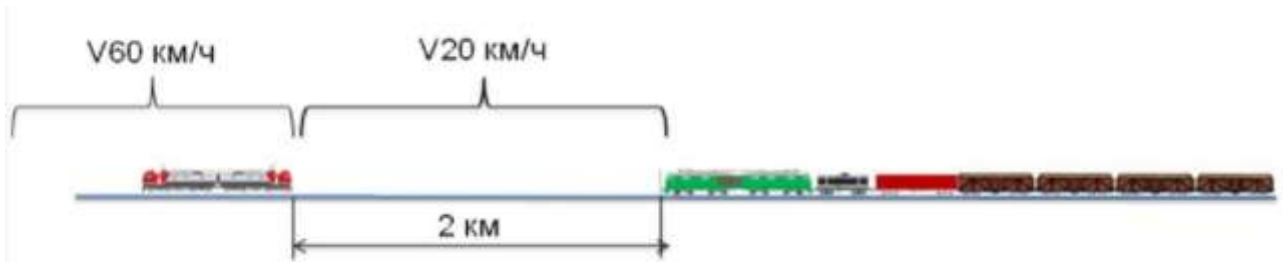


Рисунок 5.83 – Схема движения восстановительного локомотива при приближении к поезду требующему помощи по неправильному железнодорожному пути

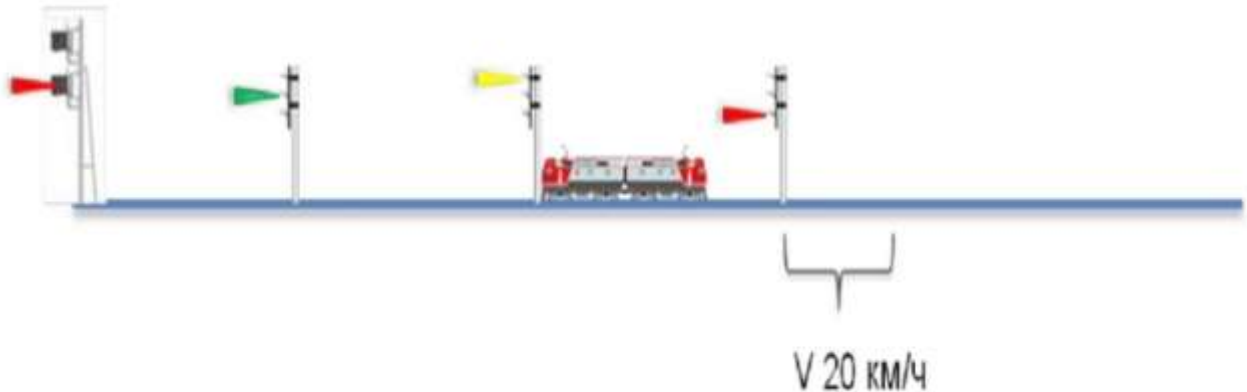


Рисунок 5.84 – Схема движения восстановительного локомотива по правильному пути для оказания помощи

При остановке остальных поездов ограждение производится помощником машиниста укладкой петард на смежном железнодорожном пути со стороны ожидаемого по этому железнодорожному пути поезда на расстоянии 1000 м от места препятствия.

Если голова поезда находится от места препятствия на расстоянии более 1000 м, петарды на смежном железнодорожном пути укладываются напротив локомотива. Если машинистом поезда будет получено сообщение о том, что по смежному железнодорожному пути отправлен поезд в неправильном направлении, он должен по радиосвязи или свистком локомотива вызвать помощника машиниста для укладки петард на таком же расстоянии от места препятствия с противоположной стороны, а на железнодорожных путях необщего пользования для ограждения препятствия с противоположной стороны.

После укладки петард помощник машиниста и проводник вагона должны отойти от места уложенных петард обратно к поезду на 20 м и показывать красный сигнал в сторону возможного приближения поезда.



Рисунок 5.85 – Ограждение поезда при вынужденной остановке на перегоне
 В случае вывода поезда (части поезда) на раздельный пункт для закрепления подвижного состава эти операции выполняет работник, указанный в ТРА станции.

Цитата Приложения №8 к ИДП:

«8. Время отправления восстановительного, пожарного поезда, вспомогательного локомотива, специального самоходного подвижного состава на перегон, а также время возвращения с перегона дежурный по железнодорожной станции обязан отметить в журнале движения поездов и немедленно сообщить дежурному по смежной железнодорожной станции, ограничивающей перегон и диспетчеру поезвному.»

Комментарии к п. 8 Приложения №8 к ИДП:

Сообщение, передаваемое дежурным по железнодорожной станции диспетчеру поезвному и дежурному по соседней станции, ограничивающей перегон несёт в себе задачу контроля за ситуацией на перегоне и выдачу устных предупреждений машинистам поездов встречного и попутного направления, движущихся по соседним путям, а также анализа проведения аварийно-восстановительных работ и непроизводительных потерь времени при восстановлении движения.

ДЛЯ НЕЧЕТНЫХ ПОЕЗДОВ								
№ поезда	Время (час. мин.)		Номер пути приема, отправления, проследования	Время (час. мин.)		Отправлено		Записи о поездной работе О вступлении на дежурство, о работе с поездами, прицепке, отцеплено числ.гр., знамена тельпор. по роду вагонов, время маневровой работы поездн. ло- комот. указан в маршруте ма- шиниста, причины задержки поезда свыше расписания и др. записи в соотв. с инструкцией по движению и маневровой работе
	отправления с соседней станции	прибытия на станцию		отправления со станции	прибытия на соседнюю станцию	всего вагонов в поезде	вес поезда брутто / нетто, (тонн)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
6823	14.1	14.27	4	14.28	14.4	50	2500/1300	5/0 кр., 2/0 пв. хв. 66935701
3403	14.2	14.38	6	15.08	15.2			
17	14.4	14.5	11	14.5	14.58			

Рисунок 5.86 – Образец заполнения журнала движения поездов ДУ-2

Для определения нумерации поездов необходимо использовать распоряжение ОАО «РЖД» от 5 апреля 2014 г. № 859р «О нумерации поездов для графика движения».

Цитата Приложения №8 к ИДП:

«9. Перегон или соответствующий железнодорожный путь открывается для движения поездов приказом диспетчера поездного на основании уведомления (письменного или переданного по устройствам технологической железнодорожной электросвязи) работника подразделения железнодорожного пути, руководившего работами по ликвидации возникших препятствий, о возможности возобновления движения поездов по перегону.

Уведомление об устранении повреждений контактной сети передается энергодиспетчером на основании сообщения работника подразделения электроснабжения, руководившего восстановительными работами.

На перегонах, оборудованных автоматической блокировкой, если ее устройства были повреждены, диспетчер поездной для открытия движения поездов по автоматической блокировке должен получить соответствующее уведомление от работника подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики.

Если схода железнодорожного подвижного состава с рельсов и повреждений каких-либо устройств на перегоне не было, движение открывается после доклада машиниста вспомогательного локомотива или

работника, руководившего оказанием помощи, о выводе железнодорожного подвижного состава и свободы перегона.

На двухпутных перегонах, оборудованных автоматической блокировкой, соответствующий железнодорожный путь перегона разрешается открыть после сообщения машиниста вспомогательного локомотива по устройствам технологической железнодорожной электросвязи о начале вывода состава остановившегося поезда по правильному железнодорожному пути.»

Комментарии к п. 9 Приложения №8 к ИДП:

Уведомление, служащее основанием для открытия перегона (пути перегона), диспетчер поездной записывает в журнал диспетчерских распоряжений. Движение по перегону возобновляется после приказа диспетчера поездного.

На двухпутных участках возможно открытие движение по перегону по автоматической блокировке, автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования, после получения от машиниста вспомогательного локомотива уведомления о начале вывода поезда с перегона в правильном направлении.

Форма приказ ДНЦ об открытии перегона: «На основании уведомления от ... диспетчерский приказ № ... от ... числа отменяется. Движение поездов по ... пути перегона ... с ... ч ... минут восстанавливается по ... (указывается система интервального регулирования движения поездов)».

Уведомление о выводе подвижного состава и свободы перегона «Поезд № ... прибыл в ... часов ... минут на ... путь станции... в полном составе, перегон от поездов свободен. Машинист поезда № ... ».

Уведомление о начале вывода остановившегося поезда по правильному железнодорожному пути (на двухпутных перегонах оборудованных АБ): «Поезд № .. к отправлению готов, опробование тормозов произведено, ... тормозных башмаков ... из-под ... вагонов изъято. Начинаю вывод поезда с ... пути перегона Машинист поезда № ...».

Цитата Приложения №8 к ИДП:

«10. При разъединении (разрыве) поезда на перегоне машинист обязан:

1) немедленно сообщить о случившемся по устройствам технологической железнодорожной электросвязи машинистам поездов, следующих по перегону, и дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, которые немедленно докладывают об этом диспетчеру поездному;

2) через помощника машиниста проверить состояние состава и сцепных приборов у разъединившихся вагонов и при их исправности сцепить состав

поезда. Осаживать разъединившиеся части состава для сцепления следует с особой бдительностью, чтобы при соударении вагонов скорость не превышала 3 км/ч;

3) поврежденные тормозные рукава заменить запасными или снятыми с хвостового вагона и у переднего бруса локомотива.

Во всех случаях, когда операции по соединению разъединившихся частей состава поезда не могут быть выполнены в течение 20 минут, машинист обязан закрепить, оставшуюся без локомотива часть поезда тормозными башмаками и стояночными тормозами.

После сцепления разъединившихся частей помощник машиниста по номеру хвостового вагона и наличию на нем поездного сигнала должен убедиться в целостности состава. Перед возобновлением движения должны быть отпущены стояночные тормоза, произведено сокращенное опробование автотормозов, изъяты тормозные башмаки из-под вагонов.

Порядок действия локомотивных бригад при разрыве поезда установлен Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденными Протоколом шестидесятого Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 7 мая 2014 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: <https://sovjetgt.org/>, 7 мая 2014 г.).

11. Не допускается соединять части поезда на перегоне:

1) в условиях недостаточной и ограниченной видимости, когда сигналы трудно различимы;

2) если отцепившаяся часть находится на участке железнодорожного пути, имеющем спуск с уклоном круче 0,0025 в сторону, совпадающую с направлением соединения.

Использование сзади идущего локомотива для соединения с отцепившейся частью состава осуществляется в соответствии с пунктом 3 настоящего Порядка.»

Комментарии к пп. 10, 11 Приложения №8 к ИДП:

Сообщение по поездной радиосвязи о вынужденной остановке на перегоне машинист должен оперативно передать дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон для обозначения места своего нахождения и наличия опасности для движения поездов.

Для дежурного по позади расположенной станции информация требуется

для принятия мер в случае движения отцепившейся части в сторону станции.

Для машинистов поездов встречного направления данное сообщение является сигналом для проследования этого участка с особой бдительностью и готовностью остановиться.

В случае исправного состояния сцепных приборов помощник машиниста может сцепить вагоны со скоростью соударения не более 3 км/ч, такая скорость обусловлена необходимостью обеспечения безопасности сцепления вагонов. Для восстановления целостности тормозной магистрали необходимо использовать запасные тормозные рукава или тормозные рукава с хвостового вагона и переднего буфера локомотива. Закрепление подвижного состава при невозможности ликвидации разрыва в течение 20 минут обусловлено, конструкционной системой тормозного оборудования вагонов и недопущением самопроизвольного движения подвижного состава. После сцепления разъединившийся группы вагонов помощник машиниста обязан убедиться в отсутствии подвижного состава на перегоне без локомотива, провести сокращённое опробование автотормозов, отпустить стояночные тормоза и изъять тормозные башмаки.

Для закрепления подвижного состава машинист локомотива должен определить уклон продольного профиля пути исходя из режимных карт. Для закрепления необходимо использовать тормозные башмаки, а количество их и места установки определяются в соответствии с приложением 12 к ИДП. Тормозные башмаки должны быть уложены со стороны спуска.

Порядок действий при выявлении разъединения (разрыва) поезда. Если при осмотре поезда выявлен саморасцеп или обрыв автосцепок, помощник машиниста обязан:

- принять меры к закреплению отцепившейся части поезда путем укладки тормозных башмаков со стороны уклона и приведя в действие имеющиеся ручные тормоза грузовых вагонов, согласно нормам закрепления;
- в пассажирском поезде через проводников вагонов привести в действие ручные тормоза каждого вагона отцепившейся части;
- убедиться, что номер последнего вагона отцепившейся группы соответствует номеру, указанному в справке формы ВУ-45;
- доложить машинисту о закреплении отцепившихся вагонов, расстоянии между ними, состоянии их автосцепок и тормозных рукавов.

После получения информации от помощника машиниста машинист согласовывает дальнейшие действия с ДНЦ.

В пассажирском составе сообщить о саморасцепе начальнику поезда. Совместно с ним и поездным электромехаником после отключения высоковольтного кабеля отопления поезда произвести осмотр автосцепных

устройств. При сохранении подвижности замков обеих автосцепок и отсутствии в них видимых неисправностей, помощник машиниста в присутствии начальника поезда должен произвести сцепление вагонов со скоростью осаживания головной части поезда не более 3 км/ч. Во время соединения начальник поезда находится в тамбуре вагона у исправного стоп-крана, осуществляет контроль за подъездом и сцеплением частей поезда.

В случае неисправности механизма одной из автосцепок разъединившихся вагонов после соединения состава поезда произвести замену внутреннего механизма автосцепки, снятого из автосцепки последнего вагона или локомотива.

При невозможности замены механизма, неисправности автосцепки, затребовать вспомогательный локомотив.

- в грузовом поезде проверить исправность механизма автосцепок и соединительных рукавов разъединившихся вагонов. После получения информации от помощника машиниста о выходе из межвагонного пространства, произвести соединение поезда, при этом осаживание головной части поезда следует производить с особой осторожностью, чтобы при сцеплении вагонов скорость не превышала 3 км/ч

- поврежденные тормозные рукава заменить запасными, а в случае их отсутствия, снять с хвостового вагона или переднего бруса локомотива;

После соединения на перегоне частей поезда произвести зарядку тормозов, сокращённое опробование тормозов по двум хвостовым вагонам, извлечь тормозные башмаки из-под вагонов, отпустить ручные тормоза и вывести оставшуюся часть поезда с перегона.

Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (протокол от «6-7» мая 2014 г. № 60) утверждены «Правила технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава»

Данное ограничение действует во избежание ухудшения ситуации от действий по соединению частей поезда: несанкционированное движение отцепившейся части состава в сторону станции, столкновение подвижного состава.

Цитата Приложения №8 к ИДП:

«12. Если соединить поезд невозможно, машинист должен затребовать вспомогательный локомотив или восстановительный поезд в соответствии с настоящего Порядка, указав дополнительно в заявке ориентировочное расстояние между разъединившимися частями поезда.

При использовании поездных локомотивов с вагонами и без для доставки

на железнодорожную станцию письменного требования о помощи, хвост такого локомотива обозначается в соответствии с пунктом 98 Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 1 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом.

Не допускается оставлять на перегоне без охраны составы, в которых имеются вагоны с людьми и опасными грузами класса 1 (взрывчатые материалы) (далее – опасные грузы класса 1 (ВМ)).»

Комментарии к п. 12 Приложения №8 к ИДП:

В исключительных случаях, при отсутствии телефонной и радиосвязи с дежурным по станции или поездным диспетчером для доставки сообщения на железнодорожную станцию письменного требования может быть использован поездной локомотив (с вагонами или без них). Отцеплять локомотив от состава разрешается лишь после закрепления вагонов от самопроизвольного движения укладкой под колеса вагонов тормозных башмаков и приведения в действие ручных тормозов. Перед отцепкой локомотива от состава должны быть приведены в действие также и автотормоза оставляемых вагонов (полным открытием концевых кранов). Хвост такого локомотива должен быть обозначен днем – развернутым желтым флагом у буферного бурса с правой стороны, ночью – желтым огнем фонаря. Использовать локомотив пассажирского поезда запрещено.

В последнем абзаце пункта говорится о вагонах с опасными грузами 1 класса и о специализированных вагонах для перевозки заключенных. Такого рода вагоны сопровождают военизированной охраной. В случаях разрыва поезда или иных ситуаций военизированная охрана не должна прекращать сопровождение таких вагонов.

Цитата Приложения №8 к ИДП:

«13. Машинист поезда, следующий на железнодорожную станцию с требованием о помощи, обязан:

1) на перегонах, оборудованных автоматической блокировкой, руководствоваться показаниями путевых светофоров;

2) на перегонах с полуавтоматической блокировкой, имеющих путевые посты (блок-посты), на первом по пути следования блок-посту остановиться и сообщить о случившемся диспетчеру поездному. Дежурный путевого поста отправляет такой локомотив по разрешающему показанию проходного сигнала, но блокировочного сигнала проследования не подает. Дежурные остальных путевых постов на перегоне действуют в соответствии с приложением № 3 к

Инструкции.

На перегонах, оборудованных электрожелезнодорожной системой, жезл перегона, где оставлен состав поезда, машинист, прибывший на железнодорожную станцию с требованием о помощи, передает дежурному по железнодорожной станции. До освобождения перегона и восстановления нормального движения дежурный по железнодорожной станции должен хранить жезл, не вкладывая в аппарат.

14. Закрытие перегона и отправление локомотива или поезда для оказания помощи поезду, остановившемуся на перегоне, производятся в соответствии с пунктом 5 приложения № 8 к Инструкции. При оказании помощи с хвоста поезда, если место нахождения хвостовой части неизвестно, машинисту вспомогательного локомотива (восстановительного поезда), кроме разрешения на бланке ДУ-64, выдается предупреждение:

«Место нахождения разъединившихся на перегоне вагонов неизвестно».

При наличии такого предупреждения машинист поезда, оказывающего помощь, должен следовать по перегону с особой бдительностью и с такой скоростью, которая обеспечивала бы своевременную остановку перед препятствием.»

Комментарии к пп. 13, 14 Приложения №8 к ИДП:

На участках, оборудованных электрожелезнодорожной системой, жезл перегона, не вложенный в аппарат управления, означает занятость перегона подвижным составом.

В аварийных и нестандартных ситуациях машинист ССПС должен руководствоваться требованием распоряжения от 12.07.2016 №1384р.

Как и во всех случаях отправления поездов, машинистам восстановительных и пожарных поездов, специального самоходного подвижного состава и вспомогательных локомотивов должны быть выданы предупреждения, действующие на данном пути.

II. Возвращение поезда с перегона на железнодорожную станцию

Цитата Приложения №8 к ИДП:

«15. Если после остановки на перегоне у поезда отсутствует возможность продолжать движение вперед и его необходимо вернуть на железнодорожную станцию отправления, машинист лично, через кондуктора главного грузовых поездов или работника локомотивной бригады должен сообщить об этом (письменно или по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи) дежурному по

железнодорожной станции или диспетчеру поезвному. Поезд разрешается возвращать с перегона на железнодорожную станцию отправления по распоряжению дежурного по этой железнодорожной станции.

Получив такое сообщение, диспетчер поездной закрывает перегон (соответствующий железнодорожный путь перегона) и устанавливает порядок возвращения поезда на железнодорожную станцию отправления.»

Комментарии к п. 15 Приложения №8 к ИДП:

Полученное требование диспетчер поездной записывает в журнал диспетчерских распоряжений.

Невозможность дальнейшего следования по перегону может быть вызвана неисправностью объектов инфраструктуры. При этом локомотив может самостоятельно произвести осаживание поезда на станцию.

Уведомление машиниста дежурному по станции или поезвному диспетчеру:

«Я машинист (фамилия) поезда №..., на ...км пикете перегона... требую вспомогательный локомотив по причине неисправности тепловоза (электровоза, МВПС, ССПС) секции..., серии..., №..., из-за (указать причину неисправности). Время... ч....мин».

Уведомление машиниста дежурному по станции или поезвному диспетчеру:

«Я машинист (фамилия) поезда №..., на...км пикете перегона... требую осадить поезд (произвести осаживание) самостоятельно на станцию по причине ... (указать причину неисправности). Время... ч....мин».

При разрешающем показании при диспетчерской централизации (ДЦ):

«Машинисту поезда № ... разрешаю осадить состав на более легкий профиль, участок пути до входного сигнала (сигнального знака «Граница станции») станции ... свободен от поездов. Перегон ... для движения закрыт. И далее следовать на ... путь. Входной светофор открыт ДНЦ ...».

При запрещающем показании при диспетчерской централизации (ДЦ):

«Машинисту поезда № ... разрешаю осадить состав на более легкий профиль, участок пути до входного сигнала (сигнального знака «Граница станции») станции ... свободен от поездов. Перегон ... для движения закрыт. И следовать на ... путь при запрещающем показании входного светофора. Маршрут приема готов. ДНЦ ...».

«Машинисту поезда № ... разрешаю осадить состав на более легкий профиль, участок пути до входного сигнала (сигнального знака «Граница станции») станции ... свободен от поездов. Перегон ... для движения закрыт. И следовать на ... путь железнодорожной станции Маршрут приема готов

ДНЦ ...».

Если станция управляется дежурным по станции, то осаживание производится только по приказу диспетчера поездного, передаваемому машинисту поезда и дежурному по позади расположенной железнодорожной станции, при свободности от поездов участка железнодорожного пути от хвоста поезда до железнодорожной станции:

«Машинисту поезда № ... разрешаю осадить состав на более легкий профиль, участок пути до входного сигнала (сигнального знака «Граница станции») станции ... свободен от поездов. Перегон ... для движения закрыт. ДНЦ ...».

И далее дежурному по станции передаётся распоряжение (приказ при приёме при запрещающем показании) машинисту поезда на приём поезда по форме, указанной выше.

Приказ на закрытие перегона: «Для оказания помощи поезду №..., остановившемуся на ... км, ... путь перегона ... с ... ч ... минут закрывается для движения всех поездов, кроме вспомогательного локомотива, отправляемого со станции ... для вывода остановившегося поезда на станцию ...» или «для подталкивания остановившегося поезда и последующего возвращения на станцию ...»;

Цитата Приложения №8 к ИДП:

«16. Возвращение поезда с перегона должно производиться вспомогательным локомотивом.

Остановившийся поезд (за исключением пассажирского, не оборудованного дополнительной кабиной управления в хвосте состава) допускается осадить без вспомогательного локомотива до входного сигнала железнодорожной станции или до сигнального знака «Граница станции».

Осаживание производится после закрытия приказом диспетчера поездного перегона (или железнодорожного пути перегона) для движения всех поездов и передачи машинисту остановившегося поезда регистрируемого приказа дежурного по железнодорожной станции.

При отсутствии средств технологической железнодорожной электросвязи, осаживание поезда после приказа диспетчера поездного о закрытии перегона производится после вручения (через нарочного) машинисту остановившегося поезда разрешения на бланке ДУ-64.

На перегонах, оборудованных автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, приказ о возможности осаживания поезда или разрешение на бланке ДУ-64

передаются машинисту остановившегося поезда при свободности участка железнодорожного пути между остановившимся поездом и входным светофором железнодорожной станции или сигнальным знаком «Граница станции».

Если на перегоне, оборудованном автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, отправившийся поезд остановился, не освободив первого блок-участка, то осаживание поезда до входного светофора или до сигнального знака «Граница станции» разрешается производить без закрытия перегона по разрешению дежурного по железнодорожной станции.»

Комментарии к п. 16 Приложения №8 к ИДП:

При выполнении операций по осаживанию грузовых поездов с перегона до входного светофора (сигнального знака «Граница станции») станции отправления основная мера безопасности: перегон (путь перегона) должен быть закрыт приказом диспетчера поездного для движения всех поездов. При полуавтоматической блокировке дежурному по станции, расположенной позади, по получении приказа запрещается отправлять другие поезда, а при автоблокировке, кроме того, перед передачей приказа диспетчер поездной обязан убедиться в свободности участка пути от хвоста остановившегося поезда до станции. Поскольку после закрытия перегона (пути перегона) для движения всех поездов прекращается действие систем интервального регулирования, то в данном случае требование о запрещении осаживания поездов при автоблокировке и автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования, не нарушается.

Приказ диспетчера поездного на закрытие перегона (или железнодорожного пути перегона), передаваемый дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающих перегон, и путевым постам, если они есть на перегоне: «... путь перегона ... с ... ч ... мин. закрывается для движения всех поездов, кроме поезда № ... осаживаемого до входного сигнала (или сигнального знака «Граница станции») станции ... ДНЦ ...».

Регистрируемый приказ дежурного по железнодорожной станции, передаваемый машинисту поезда: «Приказ №... время... (час., мин.). Перегон... (или... путь перегона...) для движения всех поездов закрыт. Поезд №... разрешается осадить до входного сигнала (или сигнального знака «Граница станции»). ДСП... (фамилия)».

Если поезд, следовавший по перегону, оборудованному автоматической

блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, то осаживание производится только по приказу диспетчера поездного, передаваемому машинисту поезда и дежурному по позади расположенной железнодорожной станции, при свободности от поездов участка железнодорожного пути от хвоста поезда до железнодорожной станции:

Форма приказа на осаживание: «Машинисту поезда № ... разрешаю осадить состав на более легкий профиль, участок пути до входного сигнала (сигнального знака «Граница станции») станции ... свободен от поездов. Перегон ... для движения закрыт. ДНЦ ...».

Отправление хозяйственных поездов, включая отдельные единицы специального самоходного подвижного состава на перегон (или путь перегона), закрытый для ремонта сооружений и устройств, производится по бланку формы ДУ-64. В соответствии с заявкой руководителя работ в разрешении указывается место (километр и пикет) первоначальной остановки каждого поезда и железнодорожная станция прибытия (возвращения) хозяйственных поездов по указанию руководителя работ. Восстановительные, пожарные поезда, специальный самоходный подвижной состав и вспомогательные локомотивы во всех случаях отправляются на перегон, закрываемый для движения всех других поездов. Машинисту локомотива выдается разрешение на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали (бланк формы ДУ-64).

Форма ДУ – 64 КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ	Форма ДУ – 64 РАЗРЕШЕНИЕ
<p>Станция (штемпель) <u>ст.Рябиноушка</u> «26» апреля 2018г Разрешаю поезду № <u>5202/5201</u> с локомотивом № 6787 отправиться на перегон <u>Рябиноушка – Калач</u> по <u>1</u> пути до <u>3039 км ПК 7</u> для <u>проведения работ по ремонту пути</u> <u>и последующего возвращения</u> <u>на станцию Рябиноушка по указанию</u> <u>руководителя работ ПДС Песцова</u></p> <p>Настоящее разрешение дает право проезда выходного сигнала станции с запрещающим показанием и следования по перегону вне зависимости от показаний проходных светофоров автоблокировки</p> <p>Дежурный по станции <u>Иванов</u> (бланк белого цвета с красной полосой по диагонали)</p>	<p>Станция (штемпель) <u>ст.Рябиноушка</u> «26» апреля 2018г Разрешаю поезду № <u>5202/5201</u> с локомотивом № 6787 отправиться на перегон <u>Рябиноушка – Калач</u> по <u>1</u> пути до <u>3039 км ПК 7</u> для <u>проведения работ по ремонту пути</u> <u>и последующего возвращения</u> <u>на станцию Рябиноушка по указанию</u> <u>руководителя работ ПДС Песцова</u></p> <p>Настоящее разрешение дает право проезда выходного сигнала станции с запрещающим показанием и следования по перегону вне зависимости от показаний проходных светофоров автоблокировки</p> <p>Дежурный по станции <u>Иванов</u> (бланк белого цвета с красной полосой по диагонали)</p>

Рис. 4.85 — Разрешение, выдаваемое при отправлении поезда на закрытый перегон для ремонта сооружений и устройств

Форма ДУ – 64 КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ	Форма ДУ – 64 РАЗРЕШЕНИЕ
Станция (штемпель) <u>ст.Рябинушка</u> «29» апреля 2018г разрешаю поезду № <u>4302/3491</u> с локомотивом № <u>ТЭ3 – 21</u> отправиться на перегон <u>Рябинушка – Калач</u> по <u>1</u> пути до <u>425 ПК 6</u> км для <u>вывода с перегона состава поезда</u> <u>№ 3491 на станцию Калач.</u> Настоящее разрешение дает право проезда выходного сигнала станции с запрещающим показанием и следования по перегону вне зависимости от показаний проходных светофоров автоблокировки Дежурный по станции <u>Иванов</u> (бланк белого цвета с красной	Станция (штемпель) <u>ст.Рябинушка</u> «29» апреля 2018г Разрешаю поезду № <u>4302/3491</u> с локомотивом № <u>ТЭ3 – 21</u> отправиться на перегон <u>Рябинушка – Калач</u> по <u>1</u> пути до <u>425 ПК 6</u> км для <u>вывода с перегона состава поезда</u> <u>№ 3491 на станцию Калач.</u> Настоящее разрешение дает право проезда выходного сигнала станции с запрещающим показанием и следования по перегону вне зависимости от показаний проходных светофоров автоблокировки Дежурный по станции <u>Иванов</u> (бланк белого цвета с красной

Рис. 4.86 — Разрешение, выдаваемое при отправлении поезда на закрытый перегон для оказания помощи

В нем на основании требования и в зависимости от того, с какой стороны (с головы или хвоста) оказывается помощь, должно быть указано точное место (километр и пикет), до которого должен следовать восстановительный, пожарный поезд или вспомогательный локомотив.

Цитата Приложения №8 к ИДП:

«17. Скорость осаживания остановившегося на перегоне поезда до входного светофора железнодорожной станции отправления или до сигнального знака «Граница станции» должна быть не более 5 км/ч. На первой по движению специальной подножке (на переходной площадке, тамбуре) вагона осаживаемого по перегону поезда должен находиться работник локомотивной бригады, кондуктор или уполномоченный владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) работник по указанию машиниста, а при отсутствии специальной подножки, переходной площадки или тамбура вагона – указанному работнику, находясь на безопасном расстоянии, разрешается идти по обочине железнодорожного пути впереди осаживаемого состава поезда, поддерживая постоянную связь с машинистом поезда через носимую радиостанцию.

Осаживание с перегона мотор-вагонного подвижного состава, поездов, оборудованных дополнительной кабиной управления в хвосте состава, специального самоходного подвижного состава и одиночных локомотивов

производится со скоростью, обеспечивающей остановку в пределах видимости светофоров и железнодорожного подвижного состава; машинист моторвагонного подвижного состава или поезда, оборудованного дополнительной кабиной управления в хвосте состава переходит в головную по направлению осаживания кабину управления.

Если хвост отправленного поезда еще не вышел за границу железнодорожной станции, то осаживание такого поезда производится маневровым порядком по устному указанию дежурного по железнодорожной станции со скоростью не более 5 км/ч. На переходной площадке или специальной подножке первого по ходу движения вагона осаживаемого поезда должен находиться работник локомотивной бригады или кондуктор, работник железнодорожной станции (по указанию дежурного по железнодорожной станции), поддерживающий постоянную связь с машинистом поезда или дежурным по железнодорожной станции через носимую радиостанцию.»

Комментарии к п. 17 Приложения №8 к ИДП:

Ограничение скорости до 5 км/ч при осаживании поезда обусловлено обеспечением безопасности работника (локомотивной бригады, кондуктор или работник, уполномоченный владельцем инфраструктуры), находящегося на первом по ходу движения вагоне (или идущего впереди состава).

Типовая инструкция организации вождения поездов и выполнению маневровой работы машинистами без помощников машиниста (в одно лицо), утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 28 июля 2022 г. № 1965/р.

Цитата Приложения №8 к ИДП:

«18. Прием возвращаемых с перегона поездов на железнодорожную станцию производится по разрешающему показанию входного светофора или при запрещающем показании входного светофора в соответствии с приложением № 9 к Инструкции.

При готовности маршрута для приема на железнодорожную станцию осаживаемого поезда в соответствии с пунктом 16 к настоящего Порядка разрешение на осаживание по перегону совмещается с приказом о приеме поезда на железнодорожную станцию. В этом случае, в зависимости от наличия входного светофора и условий приема, текст разрешения на осаживание дополняется словами «и следовать на ... путь. Входной светофор открыт», или «и следовать на ... путь при запрещающем показании входного светофора. Маршрут приема готов», или «и следовать на ... путь. Маршрут приема готов».

Комментарии к п. 18 Приложения №8 к ИДП:

В указанном случае остановка у входного светофора осаживаемого поезда не требуется.

Дежурный по станции, поездной диспетчер при приеме поезда по разрешающему показанию входного светофора: «Машинист поезда № ..., следующего к железнодорожной станции ... (название железнодорожной станции), принимаю Вас на ...(номер) путь, выходной светофор ... (литер) закрыт. ДСП ... (фамилия).»

Дежурный по станции при приеме поезда по запрещающему показанию входного светофора: «Приказ № ..., время ... (час. мин.) Машинисту поезда № Я дежурный по железнодорожной станции ..., разрешаю Вам следовать на ... путь при запрещающем показании входного светофора литер... . Маршрут приема готов. ДСП... (фамилия)».

При диспетчерской централизации (ДЦ) при приеме поезда по запрещающему показанию входного светофора: «Разрешаю ввести поезд № ... на станцию ... на ... путь при запрещающем показании входного светофора ... (должность, фамилия)».

При разрешающем показании при диспетчерской централизации (ДЦ): «Машинисту поезда № ... разрешаю осадить состав на более легкий профиль, участок пути до входного сигнала (сигнального знака «Граница станции») станции ... свободен от поездов. Перегон ... для движения закрыт. И далее следовать на ... путь. Входной светофор открыт ДНЦ ...».

При запрещающем показании при диспетчерской централизации (ДЦ): «Машинисту поезда № ... разрешаю осадить состав на более легкий профиль, участок пути до входного сигнала (сигнального знака «Граница станции») станции ... свободен от поездов. Перегон ... для движения закрыт. И следовать на ... путь при запрещающем показании входного светофора. Маршрут приема готов. ДНЦ ...».

«Машинисту поезда № ... разрешаю осадить состав на более легкий профиль, участок пути до входного сигнала (сигнального знака «Граница станции») станции ... свободен от поездов. Перегон ... для движения закрыт. И следовать на ... путь железнодорожной станции Маршрут приема готов ДНЦ ...».

Если станция управляется дежурным по станции, то осаживание производится только по приказу диспетчера поездного, передаваемому машинисту поезда и дежурному по позади расположенной железнодорожной станции, при свободности от поездов участка железнодорожного пути от хвоста поезда до железнодорожной станции:

«Машинисту поезда № ... разрешаю осадить состав на более легкий профиль, участок пути до входного сигнала (сигнального знака «Граница

станции») станции ... свободен от поездов. Перегон ... для движения закрыт. ДНЦ ...».

И далее дежурному по станции передаётся распоряжение (приказ при приёме при запрещающем показании) машинисту поезда на приём поезда по форме, указанной выше.

Но- мер вари- анта	Диспетчерский приказ	Номер поезда	Номер пути следо- вания	Кило- метр и пикет останов- ки	Перегон	Ст. отпра- вления/ст. возвраще- ния	Дата, вре- мя	Средства сигнали- зации и связи
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	О закрытии перегона для оказания остановившемуся на перегоне поезду	2001	I	215ПК6	Калач — Роса	Роса/Роса	24.05 18-30	АБ
2	О закрытии перегона для отправления хозяйственного поезда для перегонки отдельных шпал (руководитель работ ПДБ Сидоров)	8811 8813	I	210ПК7	Зимушка — Заря	Заря	02.07 11-15	АБ
3	О закрытии перегона для оказания остановившемуся на перегоне поезду	3025	II	450ПК5	Горная — Океанская	Горная	25.08 14-00	АБ
4	О производстве восстановительных работ		II	215ПК3	Заря — Зимушка	Заря	18.01 16-00	АБ
5	Об отправлении поезда по неправильному пути (по правилам однопутного движения)	11	I		Студенческая — Учебная	Студенческая	30.12 11-30	ПАБ
1	2	3	4	5	6	7	8	9
6	Об отправлении поезда при неисправности АБ (по правилам двухпутного движения)	2111	I		Рябинушка — Учебная		05.11 14-20	АБ
7	Об изменении направления движения с помощью кнопок вспомогательного режима		II		Осенняя — Заря		12.12 22-55	АБ
8	Об отправлении поезда по запрещающему выходному светофору Н5	3051	I		Осенняя — Роса	Осенняя	31.09 11-45	АБ
9	Об отправлении хозяйственного поезда с возвращением обратно при неисправности ключа-жезла (по правилам однопутного движения)	5212/ 5211	II	254	Калач — Роса	Калач	28.03 13-00	АБ
10	Об отправлении пассажирского поезда с неспециализированного пути	55	6					

Рисунок 5.87 – Заполнение журнала ДУ-58

III. Оказание помощи остановившемуся на перегоне поезду локомотивом сзади идущего поезда

Цитата Приложения №8 к ИДП:

«19. На участках, оборудованных автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, и устройствами технологической железнодорожной электросвязи при отсутствии условий недостаточности и ограниченной видимости для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду можно использовать:

- 1) одиночный локомотив, следующий по перегону за остановившимся поездом;
- 2) локомотив, отцепленный от состава грузового поезда, следующего по перегону за остановившимся поездом;
- 3) сзади идущий грузовой поезд без отцепки от него ведущего локомотива.

Оказание помощи осуществляется по приказу диспетчера поездного, передаваемому машинистам обоих локомотивов.

Запрещается для оказания помощи отцеплять локомотив от грузопассажирского поезда и поезда, в котором есть вагоны с опасными грузами класса 1 (ВМ). Такие поезда нельзя также использовать для оказания помощи без отцепки локомотива от состава.»

Комментарии к п. 19 Приложения №8 к ИДП:

Соединения составов осуществляется по регистрируемому приказу поездного диспетчера, который передается машинистам обеих поездов (с использованием для этой цели всех имеющихся средств связи) по форме:

«Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)

Машинисты поездов № ... и № ... соедините поезда и сдвоенным составом следуйте к станции

ДНЦ ... (фамилия)».

Цитата Приложения №8 к ИДП:

«20. Если помощь оказывается одиночным локомотивом, следующим по перегону за остановившимся поездом, диспетчер поездной передает приказ следующего содержания:

«Машинисту локомотива поезда № Окажите помощь остановившемуся впереди поезду № ДНЦ ...».

При оказании помощи одиночным локомотивом, отцепляемым от состава

сзади идущего грузового поезда, диспетчер поездной передает приказ следующего содержания:

«Машинисту поезда № Закрепите состав поезда, отцепитесь от него и окажите помощь остановившемуся впереди поезду № ДНЦ ...».

До передачи такого приказа диспетчер поездной обязан убедиться в том, что состав поезда, от которого необходимо отцепить локомотив, готов к закреплению в соответствии с пунктом 2 настоящего Порядка. Машинисту локомотива запрещается отцеплять локомотив от состава поезда без закрепления вагонов от самопроизвольного движения.»

Комментарии к п. 20 Приложения №8 к ИДП:

До передачи приказа диспетчер поездной путем переговоров с машинистом убеждается в том, что состав поезда, от которого необходимо отцепить локомотив, возможно надежно закрепить имеющимися в наличии тормозными средствами с учетом величины уклона профиля, на котором он расположен.

Цитата Приложения №8 к ИДП:

«21. Машинистам локомотивов, используемых для оказания помощи, после получения приказа диспетчера поездного разрешается проследовать на занятый блок-участок и продолжить движение со скоростью, обеспечивающей остановку у впереди стоящего поезда.

На расстоянии не менее 10 м от состава этого поезда, машинист должен остановиться, лично осмотреть автосцепку хвостового вагона, автосцепку локомотива закрепить в положении «на буфер» и только после этого подъехать к составу со скоростью подхода не более 3 км/ч. Толкание начинается по сигналу (указанию), подаваемому машинистом первого поезда, а в дальнейшем машинисты обоих локомотивов обязаны по устройствам технологической железнодорожной электросвязи поддерживать связь друг с другом и согласовывать свои действия. По завершении необходимости в оказании помощи второй локомотив по сигналу (указанию) с ведущего локомотива прекращает подталкивание. Если помощь оказывалась одиночным локомотивом, следовавшим за остановившимся поездом, то после прекращения подталкивания он продолжает движение, самостоятельно руководствуясь сигналами автоматической блокировки.

При оказании помощи локомотивом, отцепленным от сзади идущего поезда, этот локомотив после прекращения подталкивания возвращается к оставленному составу, причем если этот локомотив в процессе оказания помощи вместе с поездом прибудет на впереди расположенную железнодорожную станцию, возвращение его к оставленному на перегоне

составу производится после закрытия перегона (железнодорожного пути перегона) приказом диспетчера поездного по указанию дежурного по железнодорожной станции с вручением разрешения на бланке ДУ-64, а при диспетчерской централизации – по приказу диспетчера поездного. Не доезжая 5 м до оставленного состава, машинист останавливает локомотив и лично убеждается в готовности автосцепки к сцеплению. Дальнейшее движение локомотива для прицепки к составу производится с особой бдительностью.

После прицепки локомотива и зарядки тормозной воздушной магистрали до установленного давления производится сокращенное опробование автотормозов, а затем работниками локомотивной бригады или главным кондуктором извлекаются из-под колес вагонов тормозные башмаки и отпускаются стояночные тормоза.»

Комментарии к п. 21 Приложения №8 к ИДП:

Расстояние между хвостовым вагоном и вспомогательным локомотивом 5 м обеспечивают безопасное нахождение помощника машиниста в габарите подвижного состава, дающее ему возможность своевременного выхода на обочину пути (в междупутье) при несанкционированном движении подвижного состава.

О закрытии перегона (железнодорожного пути перегона) в этих случаях диспетчер поездной передает приказ следующего содержания:

«Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)

Для предоставления помощи поезду № ..., что остановился на ... км ... путь перегона ... с ... ч. ... мин. закрывается для движения всех поездов, кроме вспомогательных локомотивов, которые отправляются с станции ... для вывода поезда, который остановился, и следующего возвращения на станцию ...

ДНЦ ... (фамилия)»

Цитата Приложения №8 к ИДП:

«22. Оказание помощи для соединения частей расцепившегося на перегоне состава грузового поезда производится в случаях, предусмотренных в пункте 11 настоящего Порядка, по просьбе машиниста поезда, в котором произошло разъединение. В том числе одиночным локомотивом, следующим за расцепившимся поездом или идущим за ним грузовым поездом, без отцепки от него ведущего локомотива.

Об оказании помощи в этих случаях диспетчер поездной передает приказ следующего содержания:

«Машинисту локомотива поезда № Соединитесь с хвостовыми

вагонами, отцепившимися от остановившегося впереди поезда № ..., и окажите помощь при соединении этих вагонов с головной частью состава. ДНЦ ...».

Вне зависимости от того, осуществляется ли помощь одиночным локомотивом или локомотивом вместе с составом сзади идущего поезда, сцепление локомотива, должно производиться с последним вагоном отцепившейся части поезда. Дальнейшие действия производятся по указанию машиниста первого поезда после выполнения им требований, предусмотренных пунктом 10 настоящего Порядка, при этом в зависимости от расстояния между расцепившимися вагонами, количества вагонов в головной и отцепившейся частях состава, профиля пути соединение осуществляется путем осаживания головной части первого поезда, или путем надвига отцепившихся вагонов до соединения их с головной частью первого поезда. После соединения расцепленных частей помощник машиниста второго поезда отцепляет локомотив от последнего вагона и оба поезда продолжают движение самостоятельно, руководствуясь сигналами автоматической блокировки или автоматической локомотивной сигнализации.»

Комментарии к п. 22 Приложения №8 к ИДП:

О результатах проведенной работы и готовности к следованию по перегону машинист поезда, в котором произошло расцепление вагонов, перед отправлением докладывает диспетчеру поезвному.

Цитата Приложения №8 к ИДП:

«23. При остановке на перегоне, оборудованном автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, поезда, одиночного локомотива или специального самоходного подвижного состава, когда дальнейшее самостоятельное их движение невозможно, вывод их с перегона до ближайшей железнодорожной станции разрешается производить сзади идущим поездом без отцепки от него ведущего локомотива. Вывод поездов с перегона осуществляется на основании приказа диспетчера поездного, передаваемого машинистам обоих локомотивов и дежурному по впереди расположенной железнодорожной станции. В этом случае производится сцепление остановившегося поезда, локомотива (специального самоходного подвижного состава) с локомотивом сзади идущего поезда. Скорость дальнейшего следования до ближайшей железнодорожной станции на железнодорожных путях общего пользования не должна превышать 25 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования не должна превышать 15 км/ч.

Вывод поездов с перегона устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) в зависимости от плана и профиля железнодорожного пути.»

Комментарии к п. 23 Приложения №8 к ИДП:

Указанный способ может быть применен в случае, если остановившийся поезд и следом идущий поезд были отправлены с разграничением временем.

Соединения составов осуществляется по зарегистрированному приказу поездного диспетчера, который передается машинистам обеих поездов (с использованием для этой цели всех имеющихся средств связи) по форме:

«Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)

Машинистам поездов № ... и № ... соединиться и сдвоенным составом следовать к станции

ДНЦ ... (фамилия)».

Регламент взаимодействия работников, связанных с движением поездов, с работниками локомотивных бригад при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования инфраструктуры ОАО «РЖД» утвержден распоряжением ОАО «РЖД» от 12 декабря 2017 г. № 2580/р.

Цитата Приложения №8 к ИДП:

«24. Если поезд, следовавший по перегону, остановился на подъеме и в хвосте нет подталкивающего локомотива, машинист может осадить поезд на более легкий профиль того же перегона для обеспечения возможности дальнейшего движения.

Впереди осаживаемого поезда должен находиться работник локомотивной бригады, кондуктор главный грузовых поездов или руководитель работ в хозяйственном поезде. Скорость осаживания поезда должна быть не более 5 км/ч.

Если поезд оборудован дополнительной кабиной управления в хвосте состава или оборудован на хвостовом вагоне системой, обеспечивающей дистанционный контроль из кабины управления свободности железнодорожного пути, подаваемых сигналов и положения стрелок по маршруту следования, порядок осаживания поезда устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Если поезд, следовавший по перегону, оборудованному автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой

как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, то осаживание производится только по приказу диспетчера поездного, передаваемому машинисту поезда и дежурному по позади расположенной железнодорожной станции, при свободности от поездов участка железнодорожного пути от хвоста поезда до железнодорожной станции:

«Машинисту поезда № ... разрешаю осадить состав на более легкий профиль, участок пути до входного сигнала (сигнального знака «Граница станции») станции ... свободен от поездов. Перегон ... для движения закрыт. ДНЦ ...».

Осаживание поезда на более легкий профиль железнодорожного пути того же перегона не допускается:

пассажирских поездов – во всех случаях;
поездов, масса которых превышает норму по условиям трогания с места – на данном подъеме;
при неблагоприятных условиях, когда сигналы трудно различимы;
если остановившийся поезд был отправлен при перерыве действия всех систем интервального регулирования движения поездов.»

Комментарии к п. 24 Приложения №8 к ИДП:

На перегонах, не оборудованных автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, имеющие путевые посты, действующие как раздельные пункты, машинист для обеспечения возможности дальнейшего движения может осадить поезд на более легкий профиль того же межпостового перегона.

В случаях, когда управление поездом ведется в дистанционном или автоматическом режимах, порядок осаживания поезда выполняется в соответствии с Инструкцией по управлению подвижного состава в автоматическом и (или) дистанционных режимах, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 28 июля 2022 г. № 1957/р.

Цитата Приложения №8 к ИДП:

«25. При вынужденной остановке мотор-вагонного подвижного состава на перегоне и когда его дальнейшее самостоятельное движение невозможно, разрешается прицеплять к нему вслед идущий мотор-вагонный подвижной состав или резервный локомотив для вывода с перегона до первой попутной железнодорожной станции сдвоенным составом. Автотормоза обоих поездов должны быть включены в общую магистраль.

Соединение составов производится на основании приказа, диспетчера

поездного, передаваемому машинистам обоих поездов (с использованием для этой цели всех имеющихся средств связи):

«Машинисты поездов № ... и № ... соедините поезда и сдвоенным составом следуйте до станции ДНЦ ...».

При невозможности управления соединенным мотор-вагонным подвижным составом из головной кабины первого поезда, управление поездом и тормозами производится из головной кабины второго поезда, причем скорость следования в этом случае должна быть не более 25 км/ч. В головной кабине первого поезда должен находиться машинист, который обязан следить за движением и при необходимости принимать меры к остановке экстренным торможением.

Порядок действий локомотивных бригад обоих поездов при соединении и следовании сдвоенными составами устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) в зависимости от местных условий.»

Комментарии к п. 25 Приложения №8 к ИДП:

При соединении поездов и следовании сдвоенными составами порядок действий локомотивных бригад обоих поездов устанавливается в соответствии со следующими локальными нормативными актами ОАО «РЖД»:

1. Регламент взаимодействия работников, связанных с движением поездов, с работниками локомотивных бригад при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования инфраструктуры ОАО «РЖД», утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 12 декабря 2017 г. № 2580/р.

2. Инструкция по организации обращения грузовых поездов повышенной массы и длины на железнодорожных путях общего пользования ОАО «РЖД», утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 1 сентября 2016 г. № 1799/р.

Цитата Приложения №8 к ИДП:

«26. При вынужденной остановке на перегоне пассажирского поезда, когда его дальнейшее самостоятельное движение невозможно, помощь этому поезду оказывается:

- 1) с головы поезда с выводом на впереди лежащую железнодорожную станцию;
- 2) с хвоста поезда с выводом на позади лежащую железнодорожную станцию.

Машинист вспомогательного локомотива обязан предупредить о

направлении предстоящего движения машиниста пассажирского поезда, который предупреждает об этом начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда и проводников.»

Комментарии к п. 26 Приложения №8 к ИДП:

Объединение пассажирских поездов на перегоне с другими пассажирскими или грузовыми поездами для вывода с перегона, а также подталкивание пассажирского поезда локомотивом не допускается.

Комментарии к приложению № 9 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации «Порядок организации приема и отправления поездов, в том числе на участках, оборудованных системой телеуправления»

I. Общие положения

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«1. Руководство движением поездов на железнодорожной станции, путевом посту осуществляет один работник – дежурный по железнодорожной станции (за исключением случаев, предусмотренных настоящим пунктом), а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной.

Управление поездом осуществляется машинистом ведущего локомотива, мотор-вагонного подвижного состава, самоходного специального подвижного состава.

На железнодорожных станциях в зависимости от путевого развития допускается наличие нескольких дежурных по железнодорожной станции (дежурных поста централизации) или по паркам железнодорожной станции, каждый из которых единолично распоряжается движением поездов в пределах своего района работы. Разграничение районов управления на таких железнодорожных станциях и круг обязанностей, связанных с движением поездов, каждого дежурного по железнодорожной станции или по парку железнодорожной станции указываются в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 21 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее – техническо-распорядительный акт, Инструкция, Правила соответственно), а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

На железнодорожных станциях машинист ведущего локомотива мотор-вагонного поезда, самоходного специального подвижного состава и все остальные работники, обслуживающие поезд, подчиняются указаниям

дежурного по железнодорожной станции (дежурного поста централизации), а на железнодорожных станциях участков, оборудованных диспетчерской централизацией – диспетчера поездного.

При оборудовании железнодорожной станции устройствами телеуправления стрелками и светофорами допускается возлагать руководство движением поездов и производство маневровой работы на дежурного по железнодорожной станции, работающего дистанционно, порядком установленным локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 1 Приложения №9 к ИДП:

Для того, чтобы на любой железнодорожной станции и путевом посту проводилась бесперебойная работа, руководить движением поездов должен только один работник, в обязанности которого входит распоряжение приемом, отправлением, пропуском поездов, а также другими передвижениями железнодорожного подвижного состава по главным и приемо-отправочным железнодорожным путям.

На железнодорожных станциях, где имеется несколько районов управления, приемом (отправлением) поездов распоряжается каждый дежурный по железнодорожной станции (дежурный поста централизации) в своем районе.

Порядок разграничения обязанностей при приеме, пропуске, отправлении поездов указывается в ТРА станции.

Все работники смены, а также машинисты поездных и маневровых локомотивов обязаны выполнять указания дежурного по железнодорожной станции, на участках, оборудованных диспетчерской централизацией все подчиняются указаниям диспетчера поездного.

Устройство телеуправления — это комплекс технических средств, предназначенный для управления с аппарата управления дежурного по станции соседними станциями, путевыми постами, удалёнными парками. С аппарата управления дежурного по станции имеется возможность осуществлять управление и контроль стрелок, сигналов, расположенных на соседних станциях, парках, путевых постах. Порядок пользования устройствами телеуправления изложен в Инструкции о порядке пользования устройствами СЦБ (приложение к ТРА станции).

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«2. Дежурный по железнодорожной станции (дежурный поста централизации), а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной, перед приемом поезда обязан:

- 1) убедиться в свободности пути приема;
- 2) прекратить маневры с выходом на маршрут приема поезда и прекратить маневры с выходом на путь приема поезда;
- 3) приготовить маршрут приема поезда;
- 4) открыть входной светофор или передать машинисту установленное настоящим Порядком разрешение.»

Комментарии к п. 2 Приложения №9 к ИДП:

Перед тем как принимать поезд на железнодорожную станцию дежурный по железнодорожной станции, а на железнодорожных станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной, на аппарате управления должен увидеть что путь, на который будет приниматься поезд, полностью свободен, заранее приготовить маршрут приема, прекратить все маневры с выходом на железнодорожный путь приема, по радиосвязи, вызвав руководителей маневров убедиться, что все маневры, входящие в маршрут приема поезда, прекращены, открыть входной сигнал.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«3. Дежурный по железнодорожной станции (дежурный поста централизации), а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной, перед отправлением поезда обязан:

- 1) убедиться в свободности перегона, а при автоматической блокировке – первого блок-участка перегона, а также стрелок по маршруту отправления;
- 2) прекратить на станции отправления поезда маневры с выходом на маршрут отправления поезда;
- 3) приготовить маршрут отправления;
- 4) открыть выходной светофор или передать машинисту установленное настоящим Порядком разрешение на занятие перегона.»

Комментарии к п. 3 Приложения №9 к ИДП:

Перед тем как отправить поезд с железнодорожной станции на перегон дежурный по железнодорожной станции (дежурный поста централизации), а на железнодорожных станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной, обязан по аппарату управления убедиться в свободности перегона, а при автоматической блокировке убедиться в свободности первого блок-участка перегона, на аппарате управления проверить правильность установки стрелок

по маршруту отправления, прекратить все маневровые передвижения, связанные с выходом на маршрут отправления. По радиосвязи, вызвав руководителей маневров убедиться, что все маневры, входящие в маршрут отправления поезда прекращены. Далее приготовить маршрут отправления и открыть выходной сигнал светофора или передать машинисту разрешение любым из способов, установленных Приложением №9 к ИДП при нестандартных ситуациях действия дежурного по станции должны соответствовать Регламенту оперативных действий работников хозяйства перевозок, связанных с движением поездов и маневровой работой в аварийных и нестандартных ситуациях, утвержденному распоряжением ОАО «РЖД» от 29 декабря 2016 г. № ЦД 261р.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«4. Перед приемом и отправлением каждого поезда дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поезда, обязан прекратить маневры:

- 1) с выходом на железнодорожный путь приема (отправления);
- 2) с выходом на маршрут приема (отправления);
- 3) на железнодорожных путях, с которых невозможно исключить выход железнодорожного подвижного состава на маршрут следования поезда, путем установки стрелок в охранное положение.

Не требуется прекращение маневровой работы перед приемом и отправлением поезда на путях, с которых невозможно исключить выход на маршрут приема (отправления) при оснащении железнодорожных станций и локомотивов, осуществляющих маневры, устройствами безопасности, которые обеспечивают:

- 1) контроль установленных скоростей движения локомотива;
- 2) автоматическую остановку перед светофором с запрещающим показанием;
- 3) исключение проезда запрещающего показания светофора;
- 4) исключение несанкционированного выезда маневрового состава с железнодорожных путей, не оборудованных маневровыми светофорами.

Дежурному по железнодорожной станции (дежурному поста централизации), а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчеру поезду, запрещается открывать сигнал или давать разрешение на прием или отправление поезда, не убедившись в том, что маневры прекращены.

При пропуске скоростных и высокоскоростных пассажирских поездов по железнодорожным станциям маневровая работа с выходом на маршрут приема и отправления этих поездов прекращается не менее чем за 10 минут

до проследования скоростного или высокоскоростного поезда по железнодорожной станции. Перечень станций, где требуется прекращение маневровой работы, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Порядок прекращения маневров, передачи дежурным по железнодорожной станции (дежурным поста централизации) распоряжений и убеждения в их исполнении устанавливается в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Порядок прекращения маневров в сортировочно-отправочных парках железнодорожных станций перед отправлением поездов указывается в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.»

Комментарии к п. 4 Приложения №9 к ИДП:

Для того чтобы исключить выход железнодорожного подвижного состава на маршруты приема и отправления поездов дежурный по железнодорожной станции, а на железнодорожных станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поезда, обязан прекратить все маневровые передвижения, связанные с выходом на железнодорожный путь приема (отправления) поездов. Входящие в маршрут стрелки, ставятся в положение, которое исключает выход подвижного состава на маршруты приема, отправления и следования поездов, о прекращении маневровых передвижений по радиосвязи узнает по докладу руководителя маневров. Утверждение перечня станций, где требуется прекращение маневровой работы, производится приказом начальника региональной дирекции управления движением ОАО «РЖД» в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 1 июня 2011 г. № 1200р.

Примером таких устройств являются МАЛС. Без убеждения в прекращении маневров (от составителя поездов или от машиниста маневрового локомотива) и правильности установления маршрута приема (отправления) дежурному по железнодорожной станции (дежурному поста централизации), а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчеру поезда, запрещено открывать входной (выходной) сигнал и давать разрешение на прием (отправление) поезда.

Чтобы обеспечить бесперебойную работу и соблюдения графика движения поездов дежурный по железнодорожной станции должен не менее чем за 10 минут до проследования скоростного или высокоскоростного поезда

прекратить маневровые передвижения на железнодорожной станции с выходом на маршрут приема (отправления) поезда и убедиться в их прекращении.

Весь порядок, обеспечивающий безопасность при приеме, пропуске, отправлении поездов и выполнении маневровых работ указано в ТРА станции. Перечень станций, где требуется прекращение маневровой работы при пропуске скоростных и высокоскоростных пассажирских поездов установлены в Правилах эксплуатации объектов инфраструктуры ОАО «РЖД», подвижного состава и организации движения на участках обращения скоростных и высокоскоростных пассажирских поездов со скоростями более 140 до 250 км/ч включительно, утвержденных распоряжением ОАО «РЖД» от 13 февраля 2012 г. № 283р. При пропуске высокоскоростных поездов на перегоне по соседнему пути запрещен пропуск сыпучих грузов.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«5. Маршрут для приема или отправления каждого поезда должен быть подготовлен, а входной (выходной) светофор должен быть открыт с таким расчетом, чтобы машинист принимаемого (отправляемого) поезда мог воспринять открытое положение сигнала и не допустить снижения установленной скорости поезда при входе на железнодорожную станцию или задержки поезда при отправлении с железнодорожной станции.»

Комментарии к п. 5 Приложения №9 к ИДП:

Для того чтобы исключить задержку приближающегося на станцию и отправляющегося со станции поезда, дежурный по железнодорожной станции обязан заранее готовить маршрут приема (отправления) поезда, открывать входной (выходной) сигналы светофора. Это нужно для того, чтобы машинист поезда мог своевременно понять, какой у него впереди горит сигнал и с какой скоростью ему следует вести поезд. Это позволит выполнить график исполненного движения и участковую скорость на данном участке.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«6. На железнодорожных станциях, оборудованных электрической централизацией стрелок и светофоров, все операции по приготовлению маршрутов приема и отправления поездов выполняются дежурным по железнодорожной станции (дежурным поста централизации) или по его указанию оператором поста централизации.

При управлении централизованными стрелками с исполнительных постов все распоряжения о приготовлении маршрутов приема или отправления

поездов дежурный по железнодорожной станции передает операторам исполнительных постов централизации и подтверждает распоряжение действиями на аппарате управления. Правильность выполнения отданных распоряжений контролируется по индикации на аппаратах управления.

Порядок пользования устройствами электрической централизации стрелок и светофоров, а также действий дежурного по железнодорожной станции, дежурных и операторов постов централизации при приготовлении маршрутов для приема, отправления и пропуска поездов указывается в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.»

Комментарии к п. 6 Приложения №9 к ИДП:

На посту электрической централизации располагается пост дежурного по железнодорожной станции, там же расположен аппарат управления, на которой изображена схема станции (пути, светофоры и стрелочные переводы). На аппарате управления имеются средства управления, при помощи которых дежурный по железнодорожной станции (дежурный поста централизации, оператор поста централизации) готовит маршруты приема, отправления, пропуска поездов и ведет контроль свободности и занятости путей.

Помимо поста дежурного по железнодорожной станции могут иметься распорядительные посты, которыми при передаче на местное управление передается часть стрелочных переводов и сигналов от дежурного по станции. После приготовления маршрута и передачи стрелок и сигналов, входящих в маршрут обратно дежурному по железнодорожной станции с аппарата управления дежурного поста централизации осуществить перевод централизованных стрелок невозможно. Также станция может быть поделена на районы управления, парки и для этого устанавливаются отдельные посты, где находятся операторы поста централизации, и на посту имеются также пульта управления.

По указанию дежурного по железнодорожной станции готовят маршрут приема, пропуска и отправления поездов, либо маршрут для маневровых передвижений. После приготовления маршрута, установив стрелки в нужное положение, докладывают о готовности маршрута дежурному по железнодорожной станции. Дежурный по железнодорожной станции проверяет правильность приготовления маршрута с помощью аппарата управления. Весь порядок пользования устройствами электрической централизации стрелок и светофоров, а также действий дежурного

по железнодорожной станции, дежурных и операторов постов централизации при приготовлении маршрутов для приема, отправления и пропуска поездов устанавливается в ТРА станции.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«7. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, управление станционными светофорами и стрелками железнодорожных станций, находящихся на диспетчерском управлении, осуществляется диспетчером поездным.

Передача железнодорожных станций на резервное управление осуществляется на основании локального акта (далее – приказ) диспетчера поездного, после чего прием и отправление поездов, маневровая работа, а также открытие и закрытие сигналов производятся работниками железнодорожных станций, на которых возложено выполнение этих операций. До передачи железнодорожной станции на резервное управление, диспетчер поездной обязан проинформировать этого работника о поездах, находящихся на прилегающих перегонах, а также работах на инфраструктуре, закрытых для движения путей и стрелках, выключенных устройствах, снятии напряжения в контактной сети.

Положение стрелок, открытое или закрытое состояние светофоров, свободность или занятость главных и приемоотправочных железнодорожных путей, изолированных участков железнодорожных станций, блок-участков (при автоматической блокировке или автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов) или перегонов (при полуавтоматической блокировке) контролируется диспетчером поездным на аппарате управления.

Порядок пользования диспетчером поездным устройствами при подготовке маршрутов для приема, отправления и пропуска поездов на участке, оборудованном диспетчерской централизацией, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 7 Приложения №9 к ИДП:

Железнодорожные станции и участки, оборудованные диспетчерской централизацией, находятся под управлением диспетчера поездного. Всеми станционными стрелками и светофорами управляет диспетчер поездной с удаленного рабочего места. При проведении ремонтных работ, неисправностях устройств СЦБ или железнодорожного пути, а также в других случаях, по регистрируемому приказу поездного диспетчера с записью

в журнале ДУ-58 производится передача железнодорожной станции на местное управление железнодорожной станцией дежурному по железнодорожной станции. После чего прием, отправление и пропуск поездов, маневровая работа, а также открытие и закрытие светофоров производится дежурными по железнодорожной станции. Перед тем как передать управление дежурным по железнодорожной станции, поездной диспетчер обязан передать информацию о поездах, находящихся на прилегающих перегонах, а также работах, которые проводятся на станции или перегонах, какие пути и стрелки закрыты для движения, о выключенных устройствах и снятии напряжения в контактной сети. Информация о положении стрелок, открытия и закрытия светофоров, а также свобода или занятость путей и перегонов контролируется на аппарате управления. Порядок приготовления маршрутов для приема, отправления или пропуска поездов и производства маневров определен Инструкцией о порядке пользования устройствами диспетчерской централизации.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«8. На железнодорожных станциях с нецентрализованными стрелками, перед приемом и отправлением поезда стрелки, входящие в маршрут приема и отправления, а также охранные, должны запираются на контрольные замки.

Перевод и запираение нецентрализованных стрелок при приготовлении маршрута для приема или отправления поездов производятся дежурным стрелочного поста или работником, указанным в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Распоряжение об установке маршрута приема и отправления поездов передается одновременно всем старшим дежурным стрелочных постов, участвующим в приготовлении маршрута (посты во входной (выходной) горловине, в противоположном конце железнодорожного пути приема, а также посты, через которые возможен выход железнодорожного подвижного состава на маршрут приема или отправления поезда). Если дежурство старших дежурных стрелочных постов не предусмотрено, распоряжения о приготовлении маршрута даются дежурным стрелочных постов.

Дежурный по железнодорожной станции должен передавать распоряжение с учетом времени на установку маршрута и открытия светофора.»

Комментарии к п. 8 Приложения №9 к ИДП:

Стрелочные переводы, которые не включены в зависимость устройств централизации и маршрутно-контрольных устройств, при приготовлении маршрута приема, отправления или пропуска поездов должны быть установлены по маршруту следования поезда и заперты на закладку и навесной замок. Перевод таких стрелок и способ их запираения производится дежурным стрелочного поста, либо работником, который указан в ТРА станции. В приготовлении маршрутов для приема, отправления поездов должны участвовать стрелочные посты, которые находятся, как правило, во входной или выходной горловине железнодорожной станции (порядок указывается в ТРА станции с указанием времени на приготовление маршрута). Дежурный по железнодорожной станции дает устное указание всем дежурным стрелочных постов, входящих в маршрут проследования поезда, либо работникам, указанным в ТРА станции, о переводе стрелок в нужное положение. Правильность восприятия информации дежурный по железнодорожной станции проверяет по устному докладу от исполнителей. После доклада от работников об установке стрелок в нужное положение и способе запираения, дежурный по железнодорожной станции докладывает маршрут поезду диспетчеру и осуществляет прием или отправление поезда.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«9. Ключи от запертых в маршрутах приема и отправления поездов нецентрализованных стрелок, не оборудованных ключевой зависимостью, должны храниться у дежурного по железнодорожной станции или у старшего дежурного стрелочного поста, а оборудованных – в исполнительном аппарате на стрелочном посту или в распорядительном аппарате дежурного по железнодорожной станции.

Ключи от запертых стрелок, не оборудованных ключевой зависимостью, на перегонах, а также на приемоотправочных железнодорожных путях промежуточных железнодорожных станций при занятии этих железнодорожных путей железнодорожными составами (без локомотивов) или отдельными вагонами должны храниться у дежурного по железнодорожной станции. Порядок хранения ключей от стрелок, ведущих на железнодорожные пути, выделенные для стоянки вагонов с опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами) (далее – опасные грузы класса 1 (ВМ), восстановительных и пожарных поездов, стрелочных переводов между главными железнодорожными путями, улавливающих тупиков и перечень этих стрелочных переводов устанавливаются в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования –

в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.»

Комментарии к п. 9 Приложения №9 к ИДП:

Ключи от навесных замков хранятся в закрытом стеллаже у дежурного по железнодорожной станции, а также могут находиться на постах работников (дежурного по парку, оператора поста централизации). Количество навесных замков рассчитываются исходя из количества стрелок, входящих в самый протяжённый маршрут.

При приеме смены навесные замки и ключи проверяются по наличию и количеству. В случае выявления нехватки ключей или навесных замков, дежурный по станции обязан принять меры к установлению местонахождения отсутствующих замков и ключей, проинформировать начальника станции.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«10. Правильность приготовления маршрута дежурным по железнодорожной станции (дежурным поста централизации), диспетчером поездным при нахождении станции на диспетчерском управлении проверяется по индикации на аппаратах управления.

На железнодорожных станциях, не оснащенных такими аппаратами управления, дежурный по железнодорожной станции обязан проверить правильность приготовления маршрута по докладам старших дежурных стрелочных постов или дежурных стрелочных постов.

Порядок, обеспечивающий безопасность приема и отправления поездов, не предусматривающий проверку положения нецентрализованных стрелок перед каждым принимаемым и отправляемым поездом, а также перечень станций, где разрешается применять такой порядок, устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Нецентрализованные стрелки должны быть оборудованы контрольными замками, ключи от которых должны находиться в аппаратах управления, а при отсутствии ключевой зависимости – храниться у дежурного по железнодорожной станции.

Порядок проверки положения таких стрелок указывается в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.»

Комментарии к п. 10 Приложения №9 к ИДП:

Правильность приготовления маршрута на железнодорожной станции проверяется дежурным по железнодорожной станции (дежурным поста централизации) при помощи индикации на аппарате управления в случае, если на железнодорожной станции нет возможности проверить по индикации на аппарате управления, то правильность приготовления маршрута проводится по докладам работников, указанных в ТРА станции. Аналогичный порядок на железнодорожных станциях с диспетчерским управлением.

Проверка правильности приготовленного маршрута, включающего в себя нецентрализованные стрелочные переводы, осуществляется по средствам доклада работника станции, указанного в ТРА станции.

Порядок, обеспечивающий безопасность приема и отправления поездов, не предусматривающий проверку положения нецентрализованных стрелок перед каждым принимаемым и отправляемым поездом, а также перечень станций, где разрешается применять такой порядок, утверждается приказом начальника железной дороги в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 9 июня 2012 г. № 1158р.

Нецентрализованные стрелочные переводы обязательно должны быть заперты на закладку и навесной замок, ключи должны храниться у дежурного по железнодорожной станции. Порядок проверки положения таких стрелок указывается в ТРА станции.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«11. После доклада о готовности маршрута для приема или отправления поезда дежурными стрелочных постов сигналистам и дежурным по железнодорожной станции (дежурным поста централизации) запрещается передавать дежурство до тех пор, пока поезд, для которого приготовлен маршрут, не прибудет на железнодорожную станцию или не отправится с железнодорожной станции. При необходимости смены дежурства до прибытия или отправления поезда вступающий на дежурство работник обязан сам убедиться в правильности установки маршрута.»

Комментарии к п. 11 Приложения №9 к ИДП:

После дачи команды дежурным по станции на прием или отправление поезду по приготовленному маршруту, дежурным стрелочных постов, сигналистам и дежурным по железнодорожной станции запрещается сдавать дежурство вновь вступающему на смену работнику, пока поезд, для которого был приготовлен маршрут, не прибудет или не отправится со станции.

Если же рабочее время закончилось, то при приеме смены вновь прибывший работник должен лично убедиться в правильности приготовления маршрута.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«12. На железнодорожных станциях, не имеющих электрической изоляции приемоотправочных железнодорожных путей (не оборудованных рельсовыми цепями или устройствами контроля свободности путей и путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации), дежурный по железнодорожной станции (дежурный поста централизации) перед приемом пассажирских, почтово-багажных и грузопассажирских перевозок (грузопассажирских и грузовых поездов, в которых находится не менее 10 вагонов, занятых людьми (далее – людские поезда) на такие железнодорожные пути обязаны докладывать диспетчеру поезвному о том, на какой железнодорожный путь будет приниматься поезд.»

Комментарии к п. 12 Приложения №9 к ИДП:

В случае, когда пути приёма не оборудованы указанными устройствами при приёме на них поездов для обеспечения безопасности движения требуется дополнительный контроль со стороны дежурного по станции и поездного диспетчера.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«13. Для обеспечения безостановочного следования поездов по железнодорожным станциям входные, маршрутные и выходные светофоры железнодорожных станций разрешается переводить на автоматическое действие.

На участках, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, подвижными блок-участками, при включенном режиме автоматического управления маршрутом, сигнальные огни светофоров находятся в погашенном состоянии и при наличии сигнального указателя в виде двух белых перекрещенных полос сигнального значения для поездов не имеют. Порядок пропуска поездов, обеспечивающий безопасность движения, в этом случае устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 13 Приложения №9 к ИДП:

Для обеспечения последовательного пропуска поездов по главным путям железнодорожных станций может быть применён режим автоматического действия входных, выходных и маршрутных светофоров. Данный режим позволяет автоматически включать разрешающие показания на светофоре после освобождения ограждаемого участка.

На участках, где используется АЛС с подвижными блок-участками как самостоятельное средство интервального регулирования, возможен перевод главных путей в режим автоматического пропуска поездов. Данный режим предусматривает выключение сигнальных огней на светофорах с одновременным включением сигнальных указателей в виде двух белых перекрещений полос. Движение поездов по станции в режиме подвижных блок-участков осуществляется по сигналам АЛС, согласно Инструкции о порядке движения поездов на участках железнодорожных линий, на которых осуществляется интервальное регулирование с подвижными блок-участками по сигналам АЛС, как самостоятельному средству сигнализации, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 2 ноября 2020 г. № 2393/р.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«14. Останавливать грузовые поезда на железнодорожном пути, расположенном между пассажирским зданием и железнодорожным путем, где стоит пассажирский поезд не допускается. При невозможности исключения стоянки грузового поезда на железнодорожном пути между пассажирским зданием и пассажирским поездом грузовой поезд должен быть расцеплен и для пассажиров сделан проход (если нет пешеходного моста над железнодорожными путями или пешеходного тоннеля под железнодорожными путями). При этом на железнодорожных станциях, где нет составительских бригад, владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом устанавливается порядок осуществления этих операций с указанием перечня работников, для их выполнения.

Если необходимо пропустить поезд, маневровый состав или локомотив по железнодорожным путям, расположенным между стоящим пассажирским поездом и пассажирским зданием, дежурный по железнодорожной станции (дежурный поста централизации) и дежурный помощник начальника вокзала обязаны принять меры, обеспечивающие безопасность посадки и высадки пассажиров.

Порядок пропуска поездов и маневровых составов по железнодорожным путям, расположенным между пассажирским зданием и железнодорожным

путем, где стоит пассажирский поезд, указывается в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.»

Комментарии к п. 14 Приложения №9 к ИДП:

Для предотвращения случаев травматизма и наезда подвижным составом на пассажиров, перечень железнодорожных станций, где не допускается останавливать грузовые поезда на железнодорожном пути, расположенном между пассажирским зданием и железнодорожным путем, где стоит пассажирский поезд утверждается приказом начальника железной дороги в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 9 июня 2012г. № 1158р, установлен перечень железнодорожных станций, где не допускается останавливать грузовые поезда на железнодорожном пути, расположенном между пассажирским зданием и железнодорожным путем, где стоит пассажирский поезд. При отсутствии пешеходного моста над железнодорожными путями или пешеходного тоннеля под железнодорожными путями не имеется на станции, а остановку грузового поезда между пассажирским зданием и пассажирским поездом исключить невозможно, то грузовой поезд должен быть расцеплен и сделан проход для пассажиров. На железнодорожных станциях, где нет в штате составителей поездов, в ТРА станции указывается перечень работников, допускающихся к этой работе. При безостановочном пропуске маневрового состава или локомотива между пассажирским зданием и пассажирским поездом, дежурный по железнодорожной станции (дежурный поста централизации) и дежурный помощник начальника вокзала должны принять меры для того, чтобы обеспечить безопасность посадки и высадки пассажиров.

Без принятия дополнительных мер по обеспечению безопасности посадки, высадки пассажиров, пропуск поездов и производство маневровой работы по железнодорожным путям, расположенным между пассажирским зданием и пассажирским поездом запрещен.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«15. Прием или отправление поезда на железнодорожный путь или с железнодорожного пути, которые не предусмотрены для этого в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования, разрешается в соответствии с приказом диспетчера поездного.

Перед тем как разрешить прием на такие железнодорожные пути пассажирских, почтово-багажных, грузопассажирских и людских поездов, диспетчер поездной должен согласовать свои действия с уполномоченным представителем владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). В этих случаях при отсутствии у дежурного по железнодорожной станции аппаратов управления, позволяющих ему контролировать положение стрелок в маршруте, правильность их установки в маршрутах приема и отправления пассажирских, почтово-багажных и людских поездов проверяется работником, указанным в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

О приеме пассажирского поезда (мотор-вагонного поезда) на железнодорожный путь, не предусмотренный для в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования, а также об остановке пассажирского поезда (мотор-вагонного поезда) на железнодорожной станции, где остановка его по расписанию не предусмотрена, дежурный по железнодорожной станции (дежурный поста централизации), а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной, должен проинформировать машиниста поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи.»

Комментарии к п. 15 Приложения №9 к ИДП:

Приём, отправление и пропуск поездов, указанных в данном пункте по неспециализированным железнодорожным путям допускается по регистрируемому приказу поездного диспетчера.

Перед тем, как разрешить прием таких поездов на неспециализированные железнодорожные пути, поездной диспетчер согласовывает свои действия с диспетчером района управления с оформлением соответствующей записи в журнале формы ДУ-58.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«16. На железнодорожных станциях с централизованными стрелками, дежурный по железнодорожной станции (дежурный поста централизации), а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной при необходимости использования вариантных маршрутов для приема

или отправления поезда с электрической тягой обязан убедиться в наличии контактной сети по маршруту следования такого поезда.»

Комментарии к п. 16 Приложения №9 к ИДП:

Если станция не оборудована маршрутными указателями «Э» или в случае, когда осуществляется приём поезда маршрутом, не включённым в таблицу зависимостей маршрутов. Перед тем как принять или отправить поезд на электрической тяге, дежурный по станции должен убедиться, что маршрут подготовлен верно, на железнодорожный путь, где имеется контактная сеть. Для этого на выносном пульте манипуляторе пути и участки путей имеют соответствующие условные обозначения. Это нужно для того, чтобы исключить прием и отправление электроподвижного состава на пути, где отсутствует контактная сеть.

II. Прием поездов

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«17. Порядок использования железнодорожных путей для приема и отправления поездов указывается в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

При сквозном пропуске по железнодорожной станции пассажирских поездов со скоростью более 140 км/ч такие поезда следуют по главным железнодорожным путям. Пропуск такого поезда по боковому приемоотправочному железнодорожному пути железнодорожной станции либо по неправильному железнодорожному пути на перегоне производится в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.»

Комментарии к п. 17 Приложения №9 к ИДП:

Главным документом на железнодорожной станции является ТРА станции, в котором указывается порядок использования железнодорожных путей для приема, отправления и пропуска поездов по железнодорожной станции.

Пассажирские поезда, следующие по железнодорожной станции со скоростью более 140 км/ч, пропускаются по главным железнодорожным путям (по прямому направлению, исключая варианты маршруты). Пропуск

таких поездов по боковым приемоотправочным железнодорожным путям станции, либо по неправильному железнодорожному пути на перегоне производится в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры. В случае Пропуск такого поезда по боковому пути железнодорожной станции по стрелочным переводам требует значительного снижения скорости движения. Порядок сквозного пропуска пассажирских поездов со скоростью более 140 км/ч по боковому приемоотправочному железнодорожному пути железнодорожной станции либо по неправильному железнодорожному пути на перегоне устанавливается приказом начальника региональной дирекции управления движением ОАО «РЖД» в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 1 июня 2011 г. № 1200р.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«18. Дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поезда обязан обеспечить наличие свободных железнодорожных путей для своевременного приема поездов и не допускать задержки поезда у входного светофора с запрещающим показанием.

На промежуточных железнодорожных станциях временное занятие приемоотправочных железнодорожных путей отдельными вагонами или группами вагонов допускается по разрешению диспетчера поезда.

Перед приемом, отправлением пассажирского поезда, обслуживаемого машинистом без помощника машиниста, дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поезда обязан проинформировать машиниста о готовности маршрута и открытии сигналов. Перечень железнодорожных станций на железнодорожном транспорте общего и необщего пользования, где у дежурного по железнодорожной станции, исходя из местных условий и размеров движения поездов, отсутствует возможность передать такое сообщение машинисту, и порядок обеспечения при этом безопасности движения поездов устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Все операции, связанные с приготовлением маршрута для пропуска скоростных и высокоскоростных поездов, завершаются не менее чем за 5 минут до их проследования с установкой режима скоростного движения при его наличии. Необходимость и порядок передачи информации машинисту о порядке пропуска таких поездов устанавливаются локальным нормативным

актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 18 Приложения №9 к ИДП:

Для того чтобы избежать стоянки поезда у входного светофора с запрещающим показанием, дежурный по железнодорожной станции, а на железнодорожных станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поезда, должны обеспечить наличие свободных железнодорожных путей на железнодорожной станции для приема поезда. На промежуточных железнодорожных станциях занимать приемоотправочные железнодорожные пути отдельно стоящими вагонами или группами вагонов разрешается только после устного разрешения поездного диспетчера, так как они предназначены для обгона, скрещения поездов служебного назначения (автодрезин, мотовозов и специального самоходного подвижного состава), или пригородных поездов. В случае, когда пассажирский поезд обслуживается только одним машинистом, дежурный по железнодорожной станции обязан перед приемом или отправлением поезда информировать машиниста о готовности маршрута, на какой путь будет приниматься или с какого пути будет отправляться поезд и сообщить об открытии сигналов. Перечень железнодорожных станций, где у дежурного по железнодорожной станции, отсутствует возможность передать такое сообщение машинисту утверждается начальником региональной дирекции управления движением ОАО «РЖД» в соответствии с распоряжением от 1 июня 2011 г. № 1200р.

На железнодорожных станциях, для своевременного пропуска скоростных и высокоскоростных поездов маршрут готовится не менее чем за 5 мин до их проследования. Необходимость и порядок передачи информации машинисту о порядке пропуска таких поездов устанавливаются в ТРА станции.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«19. Для обеспечения своевременного и безопасного приема поездов дежурный по железнодорожной станции, а на участках с диспетчерской централизацией – диспетчер поезда обязан:

1) принимать поезда на свободные от железнодорожного подвижного состава железнодорожные пути;

2) планировать последовательность занятия железнодорожных путей прибывающими поездами и в соответствии с этим готовить маршрут на железнодорожный путь для приема каждого поезда;

3) вести учет положения (занятости) приемоотправочных железнодорожных путей (по индикации на аппаратах управления, на графике

исполненного движения или в журнале движения поездов, в том числе автоматизированными способами).»

Комментарии к п. 19 Приложения №9 к ИДП:

Зная график движения поездов, а также используя автоматизированную систему ГИД УРАЛ ВНИИЖТ, дежурный по железнодорожной станции планирует свободу путей для приема, отправления и пропуска поездов по железнодорожной станции.

Всю информацию о занятости и свободе приемоотправочных железнодорожных путях дежурный по железнодорожной станции видит по индикации на аппарате управления дежурного по станции, учет положения приемоотправочных путей ведется на графике выполненного движения или в журнале движения поездов формы ДУ-2.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«20. Прием поездов на железнодорожную станцию должен производиться на свободные железнодорожные пути, в соответствии с технико-распорядительным актом, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования, при открытом входном светофоре, а пассажирских поездов (мотор-вагонных поездов) – на железнодорожные пути, оборудованные путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации.

Порядок, обеспечивающий безопасность движения пассажирских поездов (мотор-вагонных поездов) при приеме на железнодорожные пути, не оборудованные этими устройствами, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

На отдельных железнодорожных станциях при длине железнодорожного пути, достаточной для установки двух мотор-вагонных поездов, допускается разделение железнодорожного пути маршрутным светофором на два участка, на которые разрешено принимать эти поезда.

При занятии мотор-вагонным поездом участка железнодорожного пути за маршрутным светофором, разделяющим железнодорожный путь приема, второй мотор-вагонный поезд принимается на свободный участок до этого светофора по сигналу на входном (маршрутном) светофоре. Показания входного (маршрутного) светофора должны быть зависимы от показаний маршрутного светофора, разделяющего железнодорожный путь приема.

Одновременный прием двух мотор-вагонных поездов с противоположных направлений на такой железнодорожный путь не допускается.

Перечень железнодорожных станций, на которых допускается прием мотор-вагонных поездов на отдельные участки железнодорожного пути, и порядок, обеспечивающий безопасность пассажиров и безопасность движения поездов, устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Установленный для этих железнодорожных станций порядок приема мотор-вагонных поездов допускается также использовать при приеме на железнодорожную станцию одиночных локомотивов, мотовозов и дрезин.»

Комментарии к п. 20 Приложения №9 к ИДП:

В ТРА станции указывается, какие железнодорожные пути предназначены для приема пассажирских поездов (мотор-вагонных поездов) и какие железнодорожные пути оборудованы путевыми устройствами локомотивной сигнализации. Прием поездов на железнодорожную станцию должен производиться только при открытом входном светофоре.

Перечень железнодорожных станций, на которых допускается прием мотор-вагонных поездов на отдельные участки железнодорожного пути, и порядок, обеспечивающий безопасность пассажиров и безопасность движения поездов, утверждается начальником приказом начальника региональной дирекции управления движением ОАО «РЖД» в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 1 июня 2011г. № 1200р.

На отдельных железнодорожных станциях, где длина железнодорожных путей позволяет разместить два мотор-вагонных поезда, разрешается разделить железнодорожные пути на два участка с помощью установки маршрутного светофора. При частичном занятии этого железнодорожного пути мотор-вагонным поездом, второй мотор-вагонный поезд принимается на свободный участок до маршрутного светофора по специальному сигналу на входном (маршрутном) светофоре в соответствии с п. 17 ИСИ. При этом показания входного (маршрутного) светофора должны быть зависимы от показаний маршрутного светофора, разделяющего железнодорожный путь приема. Одновременный прием двух мотор-вагонных поездов с противоположных направлений на такой железнодорожный путь не допускается, так как не обеспечивает безопасность движения поездов согласно п. 18 Приложения №9 ИДП запрещающего прием поездов с выходом на путь или маршрут приема-отправления другого поезда.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«21. Для приема на железнодорожную станцию подталкивающих локомотивов и локомотивов, следующих в расположенное на железнодорожной станции депо, или локомотивов, следующих из депо под составы поездов, разрешается выделять участки железнодорожных путей для выполнения данных операций.

Порядок приема таких локомотивов, который в том числе должен предусматривать маршрут следования локомотивов от границы железнодорожной станции до маневрового светофора или специального указателя с надписью «Остановка подталкивающего локомотива», «Остановка локомотива, следующего под состав поезда», «Остановка локомотива (моторвагонного поезда), следующего в депо», а также перечень железнодорожных станций, на которых осуществляется их прием, устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 21 Приложения №9 к ИДП:

Порядок приема на железнодорожную станцию подталкивающих локомотивов и локомотивов, следующих в расположенное на железнодорожной станции депо, или локомотивов, следующих из депо под состав поездов, указывается в ТРА станции. Перечень таких станций устанавливается приказом начальника железной дороги, в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 9 июня 2012 г. № 1158р.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«22. Допускается прием восстановительных и пожарных поездов, вспомогательных локомотивов, локомотивов без вагонов (в том числе локомотивов, работающих по системе многих единиц и сплотов из локомотивов в действующем состоянии), снегоочистителей, специального самоходного подвижного состава, при запрещающем показании входного светофора на свободные участки станционных железнодорожных путей (кроме занятых пассажирскими, людскими и опасными грузами класса 1 (ВМ) поездами).

Порядок приема хозяйственных поездов на свободные участки станционных железнодорожных путей при производстве работ с закрытием перегона устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

При этом машинисты локомотивов (специального самоходного подвижного состава) одновременно с передачей разрешения о приеме на железнодорожную станцию (в том числе перед включением

пригласительного огня на входном светофоре) должны быть предупреждены о месте, где необходимо остановиться.

В этом случае, следуя на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора, машинисты локомотивов, машинисты (водители) специального самоходного подвижного состава должны останавливаться в месте, указанном в сообщении, а далее руководствоваться сигналами или указаниями дежурного по железнодорожной станции, дежурного поста централизации, оператора поста централизации, дежурного стрелочного поста или сигналиста.»

Комментарии к п. 22 Приложения №9 к ИДП:

Восстановительные и пожарные поезда, вспомогательные локомотивы, локомотивы без вагонов, снегоочистители и специальный самоходный подвижной состав разрешается принимать на свободные участки железнодорожных путей под запрещающий сигнал светофора, только в том случае, если они не заняты поездами: пассажирскими, людскими и с опасными грузами класса 1 (ВМ). Порядок приема хозяйственных поездов на свободные участки станционных железнодорожных путей при производстве работ с закрытием перегона указано в п. 55 приложения № 9 к ИДП. После приготовления маршрута приема поезду на свободный участок железнодорожного пути дежурный по железнодорожной станции перед тем, как открыть пригласительный сигнал, регистрируемым приказом дает разрешение машинисту поезда на проезд запрещающего сигнала и следование поезда на свободный участок железнодорожного пути с остановкой. Также в регистрируемом приказе указывается место, где должен остановиться локомотив или специальный самоходный подвижной состав.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«23. На железнодорожных путях необщего пользования допускается прием поездов маневровым порядком на свободные участки станционных путей (частично занятые железнодорожным подвижным составом), а также к технологическим объектам по маневровому сигналу, установленному на мачте входного (маршрутного) светофора. Порядок приема таких поездов устанавливается локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.»

Комментарии к п. 23 Приложения №9 к ИДП:

На путях необщего пользования при приеме поездов маневровым порядком на частично занятые железнодорожным подвижным составом железнодорожные пути машинист руководствуется сигналами маневрового светофора, а также указаниями руководителя маневров (составителя поездов) о свободности пути от подвижного состава.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«24. На железнодорожных станциях с нецентрализованными стрелками дежурный по железнодорожной станции, старшие дежурные стрелочных постов и дежурные стрелочных постов перед приемом поездов обязаны соблюдать следующий порядок приготовления маршрутов:

1) при наличии свободного железнодорожного пути для приема поезда, дежурный по железнодорожной станции вызывает всех старших дежурных стрелочных постов (или дежурных стрелочных постов, если дежурство старших дежурных стрелочных постов не установлено), входящих в маршрут приема, и дает им распоряжение о приготовлении маршрута.

По указанию дежурного по железнодорожной станции один из дежурных стрелочного поста в присутствии всех старших дежурных стрелочных постов у телефона повторяет это распоряжение, а все присутствующие подтверждают его восприятие словом «Верно». Убедившись, что распоряжение понято правильно, дежурный по железнодорожной станции подтверждает его словом «Выполняйте»;

2) получив распоряжение о приготовлении маршрута, старшие дежурные стрелочных постов обязаны немедленно передать его для исполнения дежурным стрелочных постов своего района и также убедиться, что последние поняли его правильно.

К выполнению распоряжения все участвующие в приготовлении маршрута работники обязаны приступить немедленно.

Если в районе поста, участвующего в приготовлении маршрута, производится маневровая работа с выходом на железнодорожные пути и стрелки предстоящего приема поезда, то она должна быть немедленно прекращена, маневровый состав установлен в пределах железнодорожных путей, где его нахождение не препятствует следованию принимаемого поезда. В прекращении маневровой работы дежурный по железнодорожной станции убеждается в соответствии с порядком, установленным в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

При производстве маневров в противоположном конце железнодорожной станции дежурный соответствующего стрелочного поста должен поставить стрелки в положение, исключающее возможность выхода маневрового состава на железнодорожный путь приема, и запереть их.

При подготовке маршрута дежурные стрелочных постов обязаны проверить свободность железнодорожного пути приема, перевести стрелки в требуемое положение, проверить плотность прилегания остриек к рамным рельсам у каждой стрелки, входящей в маршрут, и запереть их на запорную закладку и контрольный стрелочный замок, а при его отсутствии – на навесной замок.

В районах, где работой руководят старшие дежурные стрелочных постов, последние обязаны проверить правильность приготовления маршрута дежурными стрелочных постов своего района, убедиться, что свободность железнодорожного пути проверена, и изъять ключи от запертых стрелок;

3) после окончания всех операций, связанных с приготовлением маршрута, и убеждения в правильности их выполнения, каждый старший дежурный стрелочного поста (или дежурный стрелочного поста), получивший задание на приготовление маршрута, вызывает дежурного по железнодорожной станции для доклада о готовности маршрута и свободности железнодорожного пути.

Доклад о готовности маршрута дежурный по железнодорожной станции обязан принимать с подключением по устройствам технологической электросвязи одновременно всех дежурных стрелочных постов, которым давалось задание на приготовление маршрута. Последние поочередно докладывают ему о готовности маршрута.

На железнодорожных станциях, имеющих аппарат управления, позволяющий контролировать положение стрелок в заданном маршруте, дежурный по железнодорожной станции убеждается в правильности выполнения распоряжения о приготовлении маршрута по докладам дежурных стрелочных постов и по индикации на аппаратах управления;

4) убедившись, что маршрут приготовлен правильно, железнодорожный путь свободен, а маневры в соответствии с пунктами 3 и 5 настоящего Порядка прекращены, дежурный по железнодорожной станции открывает входной сигнал или дает распоряжение о его открытии дежурному стрелочного поста, если управление сигналом находится на этом посту;

5) дежурные стрелочных постов обязаны следить за приготовленным маршрутом и за нахождением железнодорожного подвижного состава в пределах железнодорожного пути, встречать поезда в местах, указанных в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия

на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования;

б) при следовании поезда дежурные стрелочных постов обязаны обращать внимание на состояние вагонов, правильность положения груза на открытом железнодорожном подвижном составе, наличие предусмотренных сигналов. Обо всех замеченных недостатках немедленно сообщать старшему дежурному стрелочного поста или дежурному по железнодорожной станции, а в случаях, угрожающих безопасности движения или жизни людей, принимать меры к остановке поезда.

Дежурный стрелочного поста, в который входит стрелка, ограничивающая железнодорожный путь приема, обязан при наличии поездных сигнальных приборов, обозначающих хвост поезда, убедиться, что поезд прибыл в полном составе, проверить его установку в границах полезной длины железнодорожного пути и доложить об этом дежурному по железнодорожной станции.

После прибытия (проследования) поезда, дежурные стрелочных постов, не ожидая особого распоряжения, должны поставить стрелки в нормальное положение, а в случаях занятости железнодорожного пути – в направлении свободного железнодорожного пути.

Порядок приготовления маршрутов для приема поездов, а также порядок встречи прибывающих поездов на железнодорожных станциях, где один дежурный стрелочного поста обслуживает два поста, устанавливаются в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.»

Комментарии к п. 24 Приложения №9 к ИДП:

При наличии на железнодорожной станции нецентрализованных стрелочных переводов, дежурный по железнодорожной станции, перед приготовлением маршрута для приема (отправления) поезда, при наличии свободных железнодорожных путей, должен дать устное указание старшим дежурным стрелочных постов и дежурным стрелочных постов о приготовлении маршрута для принимаемого (отправляемого) поезда. Правильность восприятия информации проверяется путем повторения этого указания. Далее дежурные стрелочных постов приступают к выполнению указания. После приготовления маршрута для приема (отправления) поезда дежурные стрелочных постов вызывают по радиосвязи дежурного по железнодорожной станции и докладывают о готовности маршрута. Убедившись, что маршрут приема (отправления) приготовлен правильно, железнодорожный путь свободен, все

маневровые передвижения прекращены, дежурный по железнодорожной станции открывает входной (выходной) сигнал. Далее докладывает о полной готовности маршрута для приема (отправления) поезда диспетчеру поезвному. В случае если производится маневровая работа с выходом на маршрут приема поезда, то все маневровые передвижения, выходящие на маршрут приема поезда, прекращаются, маневровый состав устанавливается в пределах железнодорожных путей, где его нахождение не будет препятствовать следованию принимаемого поезда, о чем дежурный по железнодорожной станции обязан убедиться порядком, установленным в ТРА станции, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Во время прохождения поезда по маршруту приема дежурные стрелочных постов должны обращать внимание на состояние вагонов, на правильность положения груза в открытом железнодорожном подвижном составе, на наличие поездного сигнала в хвосте состава. Обо всех выявленных замечаниях немедленно докладывается старшему дежурному стрелочного поста или дежурному по железнодорожной станции, а в случаях, угрожающих безопасности движения или жизни людей, принимаются меры к остановке поезда. После прибытия (проследования) поезда, дежурные стрелочных постов, не ожидая устного указания от дежурного по железнодорожной станции, должны поставить стрелки в нормальное положение, а в случаях занятости железнодорожного пути – в направлении свободного железнодорожного пути. Порядок приготовления маршрутов для приема поездов, а также порядок встречи прибывающих поездов на железнодорожных станциях, где один дежурный стрелочного поста обслуживает два поста, устанавливается в ТРА станции.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«25. Дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной не вправе открывать входной светофор, не убедившись в том, что маршрут для приема поездов готов, стрелки заперты, путь приема свободен и маневры на стрелках маршрута приема прекращены.

Входной светофор должен открываться дежурным по железнодорожной станции или по его указанию оператором поста централизации. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, входной светофор открывается диспетчером поездным.

Входной светофор должен закрываться автоматически после прохода его первой колесной парой прибывающего поезда, а на железнодорожных станциях, не имеющих электрических рельсовых цепей и устройств контроля свободности участков пути – дежурным по железнодорожной станции, оператором поста централизации или дежурным стрелочного поста после прохода светофора всем составом прибывающего поезда, а на участках железнодорожных путей необщего пользования при движении вагонами вперед – после прохода светофора всем составом и локомотивом.»

Комментарии к п. 25 Приложения №9 к ИДП:

Перед приемом поезда на железнодорожную станцию дежурный по железнодорожной станции (на железнодорожных станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной) обязан убедиться, что маршрут для приема поезда готов, стрелки установлены по маршруту и заперты, железнодорожный путь свободен и маневры на стрелках, входящих в маршрут, прекращены. Только после этого разрешается открывать входной светофор. На железнодорожной станции входной светофор открывается дежурным по железнодорожной станции лично, либо по его указанию оператором поста централизации. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, входной светофор открывается диспетчером поездным. При проследовании поезда первой колесной парой входного светофора с разрешающим показанием входной светофор должен автоматически перейти из разрешающего показания в запрещающее. Данное требование обеспечивается работой рельсовых цепей. В случае если железнодорожная станция не оснащена электрическими рельсовыми цепями и устройствами контроля свободности участков пути, то после прохода поезда всем составом сигнал перекрывается дежурным по железнодорожной станции или дежурным стрелочного поста, а на участках железнодорожных путей необщего пользования при движении вагонами вперед сигнал перекрывается после прохода светофора всем составом и локомотивом.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«26. При изменении маршрута для приема поезда на железнодорожный путь свободный от подвижного состава дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной обязан предупредить машиниста, убедиться в правильности восприятия им информации, закрыть входной светофор, отменить заданный маршрут и после этого дать новое задание на приготовление маршрута.

В случае необходимости экстренной остановки поезда для предотвращения аварийной ситуации, дежурный по железнодорожной

станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной немедленно передает машинисту поезда команду на остановку поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи и закрывает соответствующий светофор.»

Комментарии к п. 26 Приложения №9 к ИДП:

В случае если необходимо изменить маршрут приема поезду, дежурный по железнодорожной станции (на железнодорожных станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной) должен по радиосвязи вызвать машиниста поезда и предупредить его об изменении маршрута. После того как дежурный по железнодорожной станции убедится в правильности восприятия машинистом информации, своевременной остановке поезда и возможности перекрыть входной сигнал, он отменяет заданный маршрут на аппарате управления. После отмены маршрута дежурный по станции дает установленным порядком новое задание на приготовление маршрута. При необходимости экстренной остановки поезда для предотвращения аварийной ситуации, дежурный по железнодорожной станции (на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной) по радиосвязи дает команду на остановку поезда.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«27. Если необходимо принять на железнодорожную станцию последовательно несколько поездов, дежурному по железнодорожной станции после получения доклада о готовности маршрута для одного из них разрешается давать дежурным стрелочных постов указание о предстоящем приготовлении маршрута для следующего поезда. В этом случае после прибытия в полном составе первого поезда и закрытия входного светофора немедленно готовится маршрут приема второго поезда. Стрелки, не входящие в маршрут первого поезда, разрешено устанавливать и запирают, не дожидаясь прибытия первого поезда. Доклад дежурному по железнодорожной станции о готовности маршрута второму поезду передается одновременно с сообщением о прибытии первого поезда.

На участках, оборудованных устройствами диспетчерской централизации, позволяющими предварительно задавать маршруты, установку маршрута приема разрешается производить при занятости железнодорожного пути и стрелочных участков (за исключением занятости железнодорожных путей и стрелок специальным самоходным подвижным составом).»

Комментарии к п. 27 Приложения №9 к ИДП:

В случае, когда на железнодорожную станцию необходимо принять несколько пар поездов, идущих друг за другом, для быстрого приготовления маршрута вслед идущим поездам дежурному по железнодорожной станции после получения доклада о готовности маршрута для первого поезда разрешается давать указание дежурным стрелочных постов о готовности приготовить маршрут для прибывающего второго поезда. В этом случае дежурный стрелочного поста после проследования состава, готовит маршрут для второго поезда. Если стрелочные переводы не входят в маршрут следования первого поезда, то разрешается устанавливать стрелочные переводы и запирают по маршруту следования для следующего поезда заранее. В этом случае дежурный стрелочного поста докладывает о готовности маршрута одновременно с докладом о полном прибытии состава на железнодорожную станцию.

Если станция оборудована устройствами диспетчерской централизации, которые позволяют предварительно задавать маршруты приема поезду, то разрешается задавать маршрут приема на занятый железнодорожный путь и стрелочные участки (исключением является занятость железнодорожных путей и стрелок специальным самоходным подвижным составом).

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«28. Проверка свободности железнодорожного пути перед приемом поезда при отсутствии индикации на аппарате управления или ее неисправности указывается в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

По распоряжению дежурного по железнодорожной станции разрешается производить проверку свободности одновременно нескольких железнодорожных путей приема.

Комментарии к п. 28 Приложения №9 к ИДП:

Если перед приемом поезда на аппарате управления дежурного по станции имеется индикация занятости железнодорожного пути, то фактическую свободность железнодорожного пути можно проверить одним из способов, указанным ТРА станции. Проверка свободности железнодорожного пути производится путем визуального осмотра железнодорожных путей или по личному докладу работника станции по радиосвязи. Производить проверку свободности одного или нескольких железнодорожных путей приема разрешается заранее по указанию дежурного по железнодорожной станции.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«29. Одновременный прием на железнодорожную станцию поездов противоположных направлений не допускается, если подход к железнодорожной станции хотя бы с одной стороны расположен на затяжном спуске и при этом маршрут приема поезда со стороны, противоположной этому спуску, не изолирован от маршрута приема поезда противоположного направления (предохранительным тупиком или взаимным расположением железнодорожных путей). На промежуточных железнодорожных станциях двухпутных и многопутных линий одновременный прием поездов противоположных направлений, не допускается, когда продолжение маршрута приема поезда, следующего со стороны, имеющей на протяжении тормозного пути спуск с уклоном круче 0,006, пересекает маршрут приема пассажирского, почтово-багажного, грузопассажирского или людского поезда.»

Комментарии к п. 29 Приложения №9 к ИДП:

Запрещается одновременно принимать поезда, следующие в противоположном направлении, если подход к железнодорожной станции со стороны приема поезда расположен на затяжном спуске, и при этом маршрут принимаемого поезда не изолирован от маршрута принимаемого поезда в противоположном направлении предохранительным тупиком или взаимным расположением приемоотправочных железнодорожных путей. Порядок приема поездов противоположных направлений на станцию указываются в ТРА станции.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«30. Прибывающий на железнодорожную станцию поезд должен быть остановлен в пределах полезной длины пути приема.

В случае если хвост поезда останется за пределами полезной длины пути приема, сигналист или дежурный стрелочного поста обязан немедленно доложить об этом дежурному по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчеру поезвному, который принимает меры к установке поезда в границах полезной длины пути приема.

На железнодорожных станциях с электрической централизацией стрелок контроль за установкой поезда в границах полезной длины пути приема осуществляет дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной по показаниям контрольных приборов.

Если поезд установить в границах полезной длины пути приема невозможно, дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной обязан принять меры, обеспечивающие безопасность при передвижениях железнодорожного подвижного состава по смежным железнодорожным путям.»

Комментарии к п. 30 Приложения №9 к ИДП:

Согласно пункту 21 ИДП, прибывающий на железнодорожную станцию подвижной состав должен уместиться в пределах полезной длины пути. В случае если железнодорожный подвижной состав не уместился в пределах полезной длины пути (хвост состава остался за пределами полезной длины пути, на стрелках или осталась занята горловина станции), сигналист либо дежурный стрелочного поста немедленно оповещает об этом дежурного по железнодорожной станции (на станциях с диспетчерским управлением – диспетчера поездного), который принимает меры к установке поезда в границах полезной длины пути приема. При оснащении железнодорожной станции электрической централизацией, дежурный по железнодорожной станции и диспетчер поездной контролируют установку поезда в пределах полезной длины пути по показаниям контрольных приборов. В случае если поезд невозможно установить в пределах полезной длины пути, то дежурный по железнодорожной станции принимает меры к ограждению состава, чтобы обеспечить безопасный пропуск поездов по соседним железнодорожным путям станции. Также возможно выполнение осаживания состава или снятия части вагонов, не вставившихся в полезную длину пути, путем производства маневровой работы на станции.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«31. Если на железнодорожную станцию прибывает поезд, не устанавливающийся в границах полезной длины железнодорожного пути приема, то дежурному по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчеру поездному разрешается передать команду по устройствам технологической железнодорожной электросвязи на безостановочное (впредь до получения команды или сигнала остановки) проследование выходного (маршрутного) светофора по лунно-белому огню при погашенном красном огне или передать разрешение на проследование запрещающего показания светофора (или выезд с пути на котором не установлен светофор).

При отсутствии такого разрешения машинист прибывающего поезда при наличии лунно-белого огня на выходном (маршрутном) светофоре обязан

остановиться, не проезжая выходного (маршрутного) светофора железнодорожного пути приема.

При необходимости осаживания такого поезда для его отправления по разрешающему показанию выходного светофора, осаживание производится по переданному машинисту указанию дежурного по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчера поездного, по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, после подготовки им маршрута для осаживания.»

Комментарии к п. 31 Приложения №9 к ИДП:

При приеме на железнодорожную станцию поезда, не помещающегося в границах полезной длины пути приема, машинисту прибывающего поезда дежурным по железнодорожной станции передается регистрируемый приказ по радиосвязи на проследование выходного светофора с лунно-белым огнем без остановки или разрешение, предусмотренное приложением ИДП на проследование запрещающего показания светофора и в соответствии с Положением по учету, расследованию и проведению анализа случаев задержек поездов у входных светофоров с запрещающим показанием, приема, отправления, пропуска поездов по неспециализированным путям, утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 30 марта 2018 г. № 655/р. Если машинист прибывающего поезда не получил регистрируемый приказ на проследование выходного (маршрутного) светофора с лунно-белым огнем, то он останавливается перед выходным (маршрутным) светофором. Для того чтобы отправить поезд с железнодорожной станции по разрешающему показанию выходного светофора, необходимо осадить поезд за выходной светофор. В этом случае дежурным по железнодорожной станции (на станциях с диспетчерским управлением – диспетчером поездным) готовится маршрут для осаживания поезда. После приготовления маршрута дежурный по железнодорожной станции или диспетчер поездной, вызвав машиниста поезда по радиосвязи, дает разрешение на осаживание поезда за выходной светофор с остановкой.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«32. На железнодорожных путях необщего пользования прием поездов на частично занятые железнодорожным подвижным составом железнодорожные пути, а также к технологическим объектам производится в соответствии с технико-распорядительным актом, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования –

с локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.

При приеме поезда на такие железнодорожные пути дежурный по железнодорожной станции обязан:

1) убедиться лично или через работников, указанных в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования, что длина свободного участка железнодорожного пути приема достаточна для установки принимаемого поезда;

2) предупредить (по устройствам технологической железнодорожной электросвязи или через дежурного по железнодорожной станции отправления) машиниста ведущего локомотива о приеме поезда на свободный участок частично занятого железнодорожным подвижным составом железнодорожного пути или на железнодорожный путь технологического участка;

3) предупредить работников технологического участка о приеме поезда;

4) подготовить маршрут приема поезда;

5) открыть маневровый сигнал на входном светофоре.

Прибывающий поезд должен проследовать входной светофор со скоростью не более 15 км/ч, далее руководствоваться показаниями маневровых светофоров и остановиться на расстоянии не менее 10 м от стоящего на железнодорожном пути приема железнодорожного подвижного состава.

Машинист поезда при следовании на свободный участок железнодорожного пути технологического объекта руководствуется показанием технологического светофора и указаниями работника технологического участка.

При отсутствии маневрового сигнала на входном светофоре прием поезда на частично занятый железнодорожным подвижным составом железнодорожный путь производится маневровым порядком по указанию дежурного по железнодорожной станции и сигналам дежурных стрелочных постов.»

Комментарии к п. 32 Приложения №9 к ИДП:

В ОАО «РЖД» для станций необщего пользования не разрабатывается ТРА станции. Работа осуществляется на основании инструкций о порядке обслуживания и организации движения на пути необщего пользования.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«33. Поезда с опасными грузами класса 1 (ВМ) и негабаритными грузами должны приниматься на железнодорожные пути, указанные в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Меры безопасности, подлежащие соблюдению при приеме и отправлении поездов с негабаритными и опасными грузами класса 1 (ВМ), устанавливаются Правилами перевозок опасных грузов и Инструкцией по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах, утвержденной Протоколом тридцатого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 19 октября 2001 г., а на железнодорожных путях необщего пользования, кроме того, инструкцией о порядке работы с вагонами, загруженными опасными грузами, утверждаемой владельцем железнодорожных путей необщего пользования.»

Комментарии к п. 33 Приложения №9 к ИДП:

Прибывающие на железнодорожную станцию поезда с опасными грузами класса 1 (ВМ) и негабаритными грузами должны приниматься на предназначенные для них пути. Какие железнодорожные пути предназначены для поездов с опасными грузами класса 1 (ВМ) и негабаритными грузами с указанием свободы соседних путей, устанавливается согласно приказу начальника дороги, а на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования. Все меры по соблюдению безопасности при приеме и отправлении поездов с негабаритными и опасными грузами класса 1 (ВМ), устанавливаются Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденными протоколом от 5 апреля 1996 г. № 15 Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества Независимых Государств, и Инструкцией ДЧ-1835 по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах государств-участников СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики, утвержденной на тридцатом заседании Совета по железнодорожному транспорту 19 октября 2001 г., а на железнодорожных путях необщего пользования, кроме того, инструкцией о порядке работы с вагонами, загруженными опасными грузами, утверждаемой владельцем железнодорожных путей необщего пользования (руководителем подразделения владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«34. В прибытии поезда на железнодорожную станцию в полном составе дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поезда убеждается по показаниям приборов управления и контроля.

Порядок обеспечения контроля прибытия поезда на железнодорожную станцию в полном составе при неисправности приборов управления и контроля устанавливается в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Перечень железнодорожных станций, где дежурные работники встречают поезда, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). Прибытие на железнодорожную станцию поезда в полном составе должно контролироваться машинистом поезда локомотива по показаниям приборов, характеризующих целостность тормозной магистрали. Порядок встречи поездов указывается в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

После прибытия на железнодорожную станцию поезда дежурный по железнодорожной станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией – диспетчер поезда принимает необходимые меры, направленные на обеспечение безопасности этих поездов, предусмотренные в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.»

Комментарии к п. 34 Приложения №9 к ИДП:

Дежурный по железнодорожной станции (на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поезда) о прибытии поезда в полном составе убеждается по показаниям приборов управления и контроля. В случае неисправности приборов управления и контроля, прибытие поезда в полном составе проверяется с порядком, установленным в ТРА станции, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования. Также прибытие поезда в полном составе контролируется не только дежурным по железнодорожной станции, но и машинистом поезда локомотива по показаниям приборов, характеризующих целостность тормозной магистрали, а также находящимися на посту дежурными работниками.

Перечень железнодорожных станций, где в штате имеются дежурные работники, в чьи обязанности входит встреча поездов, утверждается приказом начальника региональной дирекции управления движением ОАО «РЖД» в соответствии распоряжением ОАО «РЖД» от 1 июня 2011 г. № 1200р, а порядок встречи поездов указывается в ТРА станции.

Дежурный по железнодорожной станции (на участках, оборудованных диспетчерской централизацией – диспетчер поездной) после прибытия на железнодорожную станцию пассажирского, почтово-багажного, людского, воинского людского или грузопассажирского поезда принимает все необходимые меры, направленные на обеспечение безопасности этих поездов в соответствии с порядком, указанным в ТРА станции.

III. Отправление поездов

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«35. Дежурный по железнодорожной станции не вправе отправлять поезда на однопутных и по неправильному железнодорожному пути на двухпутных участках без согласия дежурного по железнодорожной станции, на которую отправляется поезд. На однопутных участках, оборудованных автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, поезда отправляются по указанию диспетчера поездного без предварительного согласия дежурного по железнодорожной станции смежной железнодорожной станции после освобождения первого блок-участка.

На двухпутных участках отправление поездов производится по указанию дежурного по железнодорожной станции, с которой поезда отправляются по правильному железнодорожному пути, после получения уведомления о прибытии ранее отправленного поезда, а при автоматической блокировке или автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, – после освобождения первого блок-участка. Предварительного согласия дежурного по железнодорожной станции, на которую отправляется поезд, не требуется.

На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, отправление поездов производится по указанию диспетчера поездного.

Отправление с железнодорожной станции специального самоходного подвижного состава, не оборудованного устройствами безопасности,

разрешается по указанию диспетчера поездного на свободный от поездов межстанционный перегон.»

Комментарии к п. 35 Приложения №9 к ИДП:

Перед отправлением поезда на однопутный перегон и по неправильному железнодорожному пути, дежурный по железнодорожной станции должен посредством межстанционной связи узнать у дежурного по соседней станции о прибытии ранее отправленного поезда в полном составе и получить установленным порядком согласие на прием следующего поезда. Перед отправлением поезда на однопутный перегон, оборудованным автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, дежурный по железнодорожной станции не получает предварительного разрешения от дежурного по соседней станции и может отправлять поезд после освобождения первого блок-участка, однако перед отправлением каждого поезда он обязан предварительно согласовать с поездным диспетчером право занятия поездом перегона. Отправление поезда на двухпутный перегон по правильному пути производится после получения установленным порядком от дежурного по соседней станции уведомления о прибытии туда ранее отправленного поезда, а при автоблокировке — после освобождения первого блок-участка. При этом предварительного согласия дежурного по соседней станции, на которую отправляется поезд, не требуется. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, отправление поездов производится только по указанию поездного диспетчера.

Отправлять хозяйственные поезда и специальный самоходный подвижной состав на свободный от поездов перегон можно только после разрешения, переданного поездным диспетчером, на занятие поездом перегона. Порядок отправления хозяйственных поездов и самоходного специального подвижного состава с железнодорожных станций, ограничивающих перегон, следования их по перегону к месту производства работ, обеспечивающий безопасность движения, установлен в приложении № 8 к ИДП.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«36. Не допускается отправление поезда на перегон без разрешения дежурного по железнодорожной станции.

Разрешением на занятие перегона для машиниста отправляющегося поезда является разрешающее показание выходного светофора, а при его неисправности или при отправлении поезда с железнодорожных путей, не

оборудованных выходными светофорами – письменное разрешение, зарегистрированное в журнале движения поездов, или распорядительный акт дежурного по железнодорожной станции, переданный по устройствам технологической железнодорожной электросвязи (при наличии устройств регистрации переговоров), или жезл.

Машинист пассажирского и почтово-багажного поезда не вправе отправляться с железнодорожной станции ранее времени, установленного расписанием, а также проследовать безостановочно железнодорожную станцию, где по расписанию предусмотрена остановка для посадки и высадки пассажиров, за исключением случаев, угрожающих безопасности движения или жизни и здоровью людей.

На отдельных пунктах, где остановка пассажирского или почтово-багажного поезда предусмотрена для выполнения технологических операций (скрещение, обгон) и не предназначена для посадки, высадки пассажиров и погрузки, выгрузки багажа и почты, по указанию диспетчера поездного, передаваемому машинисту и дежурному по железнодорожной станции, разрешается ее сокращение или отмена.»

Комментарии к п. 36 Приложения №9 к ИДП:

Машинисту поезда запрещено отправляться на перегон без получения разрешения от дежурного по железнодорожной станции. Разрешением на занятие поездом перегона для машиниста отправляющегося поезда служит разрешающее показание выходного светофора. В случае неисправности выходного светофора, либо его отсутствии, разрешением служит письменное разрешение, зарегистрированное в журнале движения поездов, либо регистрируемый приказ дежурного по железнодорожной станции, переданный машинисту поезда по поездной радиосвязи, или ключ-жезл.

Для исключения случаев, угрожающих безопасности движения или жизни и здоровью людей, машинист пассажирского и почтово-багажного поезда при отправлении с железнодорожной станции обязан придерживаться установленного расписания и останавливаться на железнодорожных станциях, где предусмотрена посадка и высадка пассажиров. На отдельных пунктах, где остановка пассажирского или почтово-багажного поезда предусмотрена только для скрещения либо обгона поездов и не предназначена для посадки, высадки пассажиров, а также погрузки, выгрузки багажа и почты, разрешается сокращение или отмена остановки по указанию диспетчера поездного, передаваемому машинисту и дежурному по железнодорожной станции.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«37. Дежурный по железнодорожной станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией – диспетчер поездной, не вправе открывать выходной светофор или давать разрешение на занятие перегона, не убедившись в том, что маршрут для отправления поезда готов, стрелки заперты, маневры на стрелках маршрута отправления прекращены, техническое обслуживание состава (если оно проводилось) – закончено.

При отправлении поездов с железнодорожных станций их формирования, железнодорожных станций, где к составу поезда производилась прицепка и отцепка вагонов, или железнодорожных станций, где предусмотрена замена поездных сигналов, обозначающих хвост поезда, дежурный по железнодорожной станции перед открытием выходного светофора или выдачей машинисту поезда разрешения на занятие перегона должен убедиться в наличии поездного сигнала на последнем вагоне в порядке, в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.»

Комментарии к п. 37 Приложения №9 к ИДП:

Отправлять поезда с железнодорожной станции разрешается только после того, как дежурный по железнодорожной станции (на участках, оборудованных диспетчерской централизацией – диспетчер поездной) убедится в том, что маршрут для отправления поезда полностью готов, входящие в маршрут стрелки заперты, маневровые передвижения, связанные с выходом на железнодорожный путь отправления прекращены, техническое обслуживание и коммерческий осмотр состава (если они проводились) – закончены, с соответствующей записью в журналах технического и коммерческого осмотра. На железнодорожных станциях, где к составу поезда производилась прицепка и отцепка вагонов, либо требовалась замена сигнала, обозначающий хвост состава, дежурный по железнодорожной станции в установленном ТРА станции порядке, должен убедиться, что поезд сформирован полностью, сигнал на хвостовом вагоне установлен. Только после этого, проверив правильность приготовления маршрута отправления, дежурный по железнодорожной станции открывает выходной сигнал, либо выдаёт машинисту поезда письменное разрешение на занятие перегона.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«38. Порядок организации движения поездов, обслуживаемых машинистом без помощника машиниста (или поездов без машиниста),

устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 38 Приложения №9 к ИДП:

В целях экономии и уменьшении штата локомотивных бригад, на железнодорожном транспорте, на маневровых тепловозах и электровозах, где присутствие помощника машиниста не требуется, поезда обслуживаются машинистом в «одно лицо». Порядок организации движения поездов, которые обслуживаются машинистом в «одно лицо» устанавливается Типовой инструкцией организации вождения поездов и выполнению маневровой работы машинистами без помощников машиниста (в одно лицо), утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 11 января 2016 г. № 4/р. Список машинистов, работающих в одно лицо, предоставляются ежегодно на пассажирские и грузовые станции и находятся у дежурного по железнодорожной станции.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«39. На железнодорожных станциях с нецентрализованными стрелками дежурный по железнодорожной станции, старшие дежурные стрелочных постов и дежурные стрелочных постов при отправлении поездов обязаны соблюдать следующий порядок приготовления маршрутов:

1) дежурный по железнодорожной станции вызывает всех старших дежурных стрелочных постов (или дежурных стрелочных постов, если дежурство старших дежурных стрелочных постов не установлено), входящих в маршрут отправления, и дает им распоряжение о приготовлении маршрута.

По указанию дежурного по железнодорожной станции один из дежурных стрелочного поста повторяет это распоряжение, а все остальные подтверждают его восприятие словом «Верно». Убедившись, что распоряжение понято правильно, дежурный по железнодорожной станции подтверждает его словом «Выполняйте»;

2) получив распоряжение о приготовлении маршрута, старшие дежурные стрелочного поста обязаны немедленно передать его для исполнения дежурным поста своего района и также убедиться, что последние поняли его правильно.

Дежурные стрелочных постов устанавливают маршрут отправления и докладывают дежурному по железнодорожной станции о готовности маршрута;

3) дежурный по железнодорожной станции, убедившись, что маршрут отправления приготовлен правильно, при свободности перегона и первого блок-участка, получив согласие дежурного по железнодорожной станции

смежной станции, открывает выходной светофор или дает машинисту разрешение на занятие перегона (по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, письменное разрешение или жезл);

4) дежурные стрелочного поста обязаны провожать поезда с установленными сигналами в местах, предусмотренных в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования, наблюдая за отправлением поездов. Дежурный стрелочного поста, в который входит последняя выходная стрелка маршрута, проводив поезд и убедившись в наличии на хвостовом вагоне сигналов, докладывает дежурному по железнодорожной станции об отправлении поезда в полном составе.

После отправления поезда, стрелки устанавливаются в нормальное положение, а в случаях занятости железнодорожного пути – на свободный железнодорожный путь.»

Комментарии к п. 39 Приложения №9 к ИДП:

На железнодорожных станциях, где имеются нецентрализованные стрелочные переводы дежурный по железнодорожной станции, дает лично или по радиосвязи устное указание старшим дежурных стрелочных постов и дежурным стрелочных постов на приготовление маршрута отправления поезду, где указывает, с какого пути будет отправляться поезд, и в каком направлении должны быть установлены стрелочные переводы. В случае если проводится маневровая работа с выходом на маршрут отправления поезда, все маневровые передвижения, выходящие на маршрут отправления поезда, прекращаются, маневровый состав устанавливается в пределах железнодорожных путей, где его нахождение не будет препятствовать следованию отправляемого поезда, о чем дежурный по железнодорожной станции обязан убедиться порядком, установленным в ТРА станции. После того, как старшие дежурные стрелочных постов убедились в правильности приготовления маршрута, поочередно вызывают дежурного по железнодорожной станции по радиосвязи или лично и докладывают о готовности маршрута. Дежурный по станции проверяет правильность приготовления маршрута по показаниям аппарата управления, после чего докладывает диспетчеру поезвному и после устного его указания на отправление поезда открывает выходной светофор, дает машинисту разрешение на занятие перегона (приказ по радиосвязи, письменное разрешение или ключ-жезл). Дежурные стрелочных постов должны провожать поезд в местах, предусмотренных ТРА станции с установленными сигналами (свернутые

флажки днем и с прозрачно-белым огнем ручного фонаря - ночью) и, как и при приеме поезда, обращать внимание на состояние вагонов, на правильность положения груза в открытом железнодорожном подвижном составе, на наличие поездного сигнала в хвосте состава. Находящийся на последней выходной стрелке дежурный стрелочного поста, проводив поезд и убедившись в наличии на хвостовом вагоне сигналов, докладывает дежурному по железнодорожной станции об отправлении поезда в полном составе. После отправления поезда, стрелки устанавливаются в нормальное положение, а в случаях занятости железнодорожного пути – на свободный железнодорожный путь.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«40. При необходимости изменение маршрута отправления допускается осуществлять после предупреждения машиниста поезда, которому был открыт выходной (маршрутный) светофор, закрытия выходного (маршрутного) светофора и отмены заданного маршрута.»

Комментарии к п. 40 Приложения №9 к ИДП:

В случае если необходимо изменить маршрут отправления поезду, дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поезда, должен по радиосвязи вызвать машиниста поезда и предупредить его о необходимости в изменении маршрута с указанием причины. После того как дежурный по железнодорожной станции убедится в правильности восприятия машинистом информации и своевременной остановке поезда, дежурный по железнодорожной станции перекрывает выходной сигнал, на аппарате управления отменяет заданный маршрут.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«41. При отправлении с железнодорожной станции последовательно нескольких попутных поездов дежурному по железнодорожной станции после получения доклада о готовности маршрута для одного из них разрешается давать дежурным стрелочных постов указание о предстоящем приготовлении маршрута для следующего поезда. В этом случае после отправления в полном составе первого поезда немедленно подготавливается маршрут для отправления второго. Стрелки, не входящие в маршрут первого поезда, разрешается устанавливать и запирают, не дожидаясь прибытия первого поезда. Доклад дежурному по железнодорожной станции о готовности маршрута второму поезду передается одновременно с сообщением об отправлении первого поезда.»

Комментарии к п. 41 Приложения №9 к ИДП:

В случае, когда необходимо отправить несколько поездов, следующих друг за другом, для быстрого приготовления маршрута вслед идущим поездам дежурному по железнодорожной станции, после получения доклада о готовности маршрута для первого поезда, разрешается давать указание дежурным стрелочных постов о готовности приготовить маршрут отправления для второго поезда. В этом случае дежурный стрелочного поста после полного проследования хвостовым вагоном поезда выходного светофора, немедленно готовит маршрут для второго поезда. Если стрелочные переводы, не входят в маршрут первого поезда, то разрешается устанавливать стрелочные переводы и запирают их по маршруту для следующего поезда заранее. В этом случае дежурный стрелочного поста докладывает о готовности маршрута приема для следующего поезда одновременно с докладом о полном отпращивании первого состава.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«42. При скрещении поездов дежурному по железнодорожной станции после получения доклада о готовности маршрута для приема поезда разрешается давать дежурным стрелочных постов указание о предстоящем (после прибытия поезда) приготовлении маршрута отправления встречному поезду. В этом случае после прибытия поезда в полном составе немедленно готовится маршрут отправления встречному поезду. Стрелки, не входящие в маршрут прибывающего поезда, разрешается устанавливать и запирают, не дожидаясь прибытия первого поезда. Доклад дежурного по железнодорожной станции о готовности маршрута отправления передается одновременно с сообщением о прибытии поезда.»

Комментарии к п. 42 Приложения №9 к ИДП:

При скрещении двух поездов на железнодорожной станции, дежурный по железнодорожной станции дает указание дежурным стрелочного поста приготовить маршрут приема поезду на боковой путь и заранее подготовиться к приготовлению маршрута для сквозного пропуска поезду встречного направления. После доклада о готовности маршрута приема для первого поезда открывается входной сигнал. После прибытия первого поезда в полном составе на боковой путь, готовится маршрут для отправления встречного поезда по главному пути. Если стрелочные переводы, не входят в маршрут прибывающего поезда, то разрешается устанавливать стрелочные переводы и запирают их по маршруту для поезда встречного направления заранее. В этом случае дежурный стрелочного поста докладывает о готовности маршрута отправления одновременно с докладом о полном прибытии первого состава.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«43. На железнодорожных станциях, где имеются маршрутно-контрольные устройства, обеспечивающие контроль за положением стрелок только при приеме поезда, эти устройства при наличии возможности должны использоваться и для контроля положения стрелок в маршрутах отправления. В этих случаях дежурный по железнодорожной станции после передачи на стрелочные посты распоряжения о приготовлении маршрута отправления и его выполнения дежурными стрелочных постов, проверяет правильность установки стрелок в приготовленном маршруте по блок-очкам и маршрутным рукояткам для приема поезда на этот путь.

Маршрутно-контрольные устройства должны при возможности использоваться и для контроля правильности установки стрелок при приеме поездов, следующих по неправильному железнодорожному пути (блокированием обратных маршрутов).»

Комментарии к п. 43 Приложения №9 к ИДП:

Маршрутно-контрольные устройства (МКУ) применяются на отдельных железнодорожных станциях с ручным управлением стрелками и обеспечивают запираение и контроль правильности положения стрелок в маршруте, взаимное замыкание стрелок и светофоров, открытие светофоров только при правильно приготовленном маршруте, а также контроль дежурным по железнодорожной станции правильности приготовления маршрута дежурным стрелочного поста.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«44. При безостановочном пропуске поезда через железнодорожную станцию с нецентрализованными стрелками дежурный по железнодорожной станции и дежурные стрелочных постов обязаны соблюдать порядок приготовления маршрутов и доклада об их готовности, который установлен для приема и отправления поездов.

В передаче распоряжений о приготовлении маршрута и докладе о его готовности участвуют старшие дежурные стрелочных постов (или дежурные стрелочных постов, если дежурство старших дежурных стрелочных постов не установлено), входящих в маршрут следования поезда.»

Комментарии к п. 44 Приложения №9 к ИДП:

В случае безостановочного пропуска поездов через железнодорожную станцию по нецентрализованным стрелочным переводам, порядок передачи устного указания дежурным по железнодорожной станции на приготовление

маршрута приема (отправления) поездов и доклад об их готовности дежурным стрелочного поста тот же, что и при приготовлении маршрута на прием (отправление) поездов. В момент передачи указаний о приготовлении маршрута и докладе о его готовности старшие дежурные стрелочных постов должны присутствовать у телефонов или лично.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«45. На участках с интенсивным движением поездов при попутном следовании через железнодорожную станцию нескольких поездов по одному и тому же маршруту с небольшими интервалами, дежурный по железнодорожной станции при получении доклада о готовности маршрута проследования для первого поезда дает указание о запрещении перевода и сохранении запертыми стрелок, входящих в этот маршрут.

В этом случае дежурным стрелочных постов после прохода первого поезда запрещается переводить стрелки, входящие в маршрут следования. Об открытии входного и выходного светофоров каждому последующему поезду дежурный по железнодорожной станции ставит в известность дежурных стрелочных постов, а последние обязаны встречать и провожать поезда.

В свободности железнодорожного пути приема дежурный по железнодорожной станции убеждается лично или по докладам дежурных стрелочных постов (входного и выходного) о прибытии и отпавлении поезда в полном составе по наличию поездных сигнальных приборов, обозначающих хвост поезда.»

Комментарии к п. 45 Приложения №9 к ИДП:

В случае если по железнодорожной станции в сутки проходят более 50 пар поездов, из которых несколько вслед идущих друг за другом поездов следуют по одному и тому же маршруту с небольшими интервалами, дежурный по железнодорожной станции после получения доклада от дежурных стрелочного поста о готовности маршрута проследования для первого поезда ставит в известность их о том, что по этому же маршруту проследуют еще несколько поездов. После проследования первого поезда, и доклада от дежурных стрелочного поста о его проследовании в полном составе и наличии поездных сигнальных приборов, обозначающих хвост поезда, дежурный по железнодорожной станции дает разрешение на открытие входного и выходного светофоров каждому последующему поезду, после доклада о проследовании предыдущего поезда в полном составе. О свободности железнодорожного пути для пропуска поездов дежурный по

железнодорожной станции узнает лично, либо по докладу дежурных стрелочных постов, входящих в маршрут.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«46. Выходной светофор открывается дежурным по железнодорожной станции или по его указанию оператором поста централизации. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, выходной светофор станций диспетчерского управления открывается диспетчером поездным.

При нарушении графика движения поездов, дежурный по железнодорожной станции перед открытием выходного светофора поезду, следующему за пассажирским, почтово-багажным, людским или грузопассажирским, уведомляет машиниста о следовании за пассажирским поездом.

Закрытие выходного светофора осуществляется автоматически после прохода его первой колесной парой отправляющегося поезда, а на железнодорожных станциях, не имеющих электрических рельсовых цепей, – дежурным по железнодорожной станции, оператором поста централизации или дежурным стрелочного поста после прохода светофора всем составом отправившегося поезда, а на железнодорожных путях необщего пользования, при преимущественном движении поездов вагонами вперед – после прохода светофора всем составом и локомотивом.

На участках, оборудованных автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, при переводе входных, маршрутных и выходных светофоров на автоматическое действие для сквозного пропуска поездов через железнодорожную станцию, разрешающее показание их является нормальным. О постановке входных, маршрутных и выходных сигналов на автоматическое действие дежурный по железнодорожной станции должен поставить в известность операторов исполнительных постов централизации, сигналистов и дежурных стрелочных постов в случае, если на них возложены обязанности встречать и провожать поезда. В этом случае указанные работники обязаны встречать и провожать каждый поезд в установленном месте, не ожидая распоряжения дежурного по железнодорожной станции, и немедленно докладывать последнему о всех замеченных недостатках, а при обнаружении неисправностей, угрожающих безопасности движения или жизни людей – принимать меры к остановке поезда.

Порядок отправления поездов на участках, оборудованных «подвижными» блок-участками, обеспечивающий безопасность движения,

устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 46 Приложения №9 к ИДП:

На железнодорожной станции руководит движением поездов дежурный по железнодорожной станции, а на железнодорожных станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поезда. Открывать выходной светофор на железнодорожной станции имеет право только дежурный по железнодорожной станции, либо по его указанию оператор поста централизации (на железнодорожных станциях с диспетчерской централизацией - диспетчер поезда). В случае нарушения графика движения поездов, дежурный по железнодорожной станции перед тем, как открыть выходной сигнал поезду, следующему вслед за пассажирским, почтово-багажным, людским или грузопассажирским поездом, вызвав по поезда радиосвязи машиниста, уведомляет его о следовании за пассажирским поездом. На железнодорожных станциях с электрической централизацией после прохода поезда первой колесной парой выходной светофор закрывается автоматически, а на железнодорожных станциях, не имеющих электрических рельсовых цепей, после прохода выходного светофора всем составом светофор закрывает дежурный по железнодорожной станции, либо по его указанию оператор поста централизации или дежурный стрелочного поста.

На железнодорожных путях необщего пользования при движении вагонами вперед, светофор закрывается только после проследования вагонов и локомотива. Для безостановочного пропуска поездов через железнодорожную станцию, дежурным по железнодорожной станции разрешается входные, маршрутные и выходные светофоры ставить на автоматическое действие, дающее им возможность открываться автоматически на разрешающее показание после освобождения участка. В случае если в обязанности операторов исполнительных постов централизации, сигнальщиков и дежурных стрелочных постов входит обязанность встречать и провожать поезда, дежурный по железнодорожной станции их уведомляет о том, что светофоры поставлены на автоматическое действие и указанные работники обязаны встречать и провожать каждый поезд в установленном месте, не дожидаясь особого указания от дежурного по железнодорожной станции.

При обнаружении неисправностей, угрожающих безопасности движения или жизни людей, принимаются все необходимые меры к остановке поезда. Порядок отправления поездов на участках, оборудованных автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, обеспечивающий безопасность движения, указано в приложении №2 к ИДП.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«47. Во всех случаях перед отправлением поезда с железнодорожного пути, на котором остаются вагоны, между составом поезда и этими вагонами должен быть сделан разрыв расстоянием не менее 10 м. Остающиеся на месте вагоны должны быть закреплены от самопроизвольного движения.

Порядок выполнения этих операций устанавливается в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.»

Комментарии к п. 47 Приложения №9 к ИДП:

После того, как от состава отцепили несколько вагонов, оставшиеся вагоны закрепляют тормозными башмаками в порядке, установленном в ТРА станции. Расстояние между отправляющимся составом и оставленными на железнодорожной станции вагонами должно быть не менее 5 м в соответствии с Инструкцией по охране труда для составителя поездов железнодорожной станции ОАО «РЖД», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 8 июля 2020 г. № 1453/р.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«48. При отправлении поезда со станционных железнодорожных путей при запрещающем показании выходного светофора, а также с железнодорожных путей, не имеющих выходных светофоров, машинист ведущего локомотива, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава при наличии разрешения на занятие перегона не вправе приводить в движение поезд без указания дежурного по железнодорожной станции, переданного по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, или сигнала отправления, поданного дежурным по железнодорожной станции (дежурным поста централизации) либо по его указанию дежурным по парку железнодорожной станции, оператором поста централизации, дежурным стрелочного поста, сигналистом или кондуктором главным грузовых поездов (составителем поездов). Порядок подачи при этом сигнала отправления устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Дежурному по железнодорожной станции запрещается открывать пригласительный сигнал, передавать машинисту указание по устройствам технологической железнодорожной электросвязи или команду, переданную

лично на отправление поезда, не убедившись в соответствии с приложением № 7 к Инструкции в готовности маршрута отправления.

После выдачи машинисту письменного разрешения дежурный по железнодорожной станции (уполномоченный работник железнодорожной станции) должен передать ему по устройствам технологической железнодорожной электросвязи указание об отпавлении (подать сигнал отпавления).

После открытия пригласительного сигнала на выходном светофоре или передачи указания по устройствам технологической железнодорожной электросвязи дежурному по железнодорожной станции (дежурным поста централизации) давать дополнительное указание или сигнал отпавления машинисту не требуется.

При отпавлении поезда по бланкам ДУ-50 или разрешениям на бланках ДУ-56, ДУ-64, рекомендуемые образцы которых приведены в приложениях № 22, № 26 и № 28 к Инструкции соответственно, для замыкания маршрута отпавления дежурному по железнодорожной станции разрешается открывать выходной светофор на разрешающее показание. В этом случае перед открытием выходного светофора дежурный по железнодорожной станции (дежурный поста централизации) должен по устройствам технологической железнодорожной электросвязи или способом, установленным локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), убедиться в наличии у машиниста указанного разрешения на право занятия перегона.»

Комментарии к п. 48 Приложения №9 к ИДП:

Машинист ведущего локомотива, мотор-вагонного подвижного состава, самоходного специального подвижного состава не должен отпавляться с железнодорожной станции и проезжать светофор с запрещающим показанием без регистрируемого приказа на отпавление поезда, переданным дежурным по железнодорожной станции, по поездной радиосвязи, или сигнала отпавления, поданным дежурным по железнодорожной станции, либо по его указанию работником станции, установленном в ТРА станции, даже при имеющемся у него разрешении на занятие поездом перегона. При этом порядок подачи сигнала отпавления устанавливается приказом начальника региональной дирекции управления движением ОАО «РЖД», в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 1 июня 2011 г. №1200, а также согласно Регламенту взаимодействия работников, связанных с движением поездов, с работниками локомотивных бригад при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования инфраструктуры ОАО

«РЖД», утвержденному распоряжением ОАО «РЖД» от 12 декабря 2017 г. № 2580р. Для машиниста ведущего локомотива разрешением на отправление поезда с железнодорожной станции при запрещающем показании светофора служит открытие пригласительного сигнала, регистрируемый приказ дежурного по железнодорожной станции, переданный по радиосвязи или письменное разрешение. После того, как дежурный по железнодорожной станции убедился, что маршрут отправления поезду готов полностью, стрелки заперты, маневровые передвижения на стрелках, входящих в маршрут отправления, прекращены, он открывает пригласительный сигнал, либо передает регистрируемый приказ по радиосвязи. После открытия пригласительного сигнала на выходном светофоре или передачи регистрируемого приказа по поездной радиосвязи дополнительных указаний машинисту не дается.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«49. Перед приведением поезда в движение машинист ведущего локомотива, специального самоходного подвижного состава и его помощник должны проверить, не подаются ли с поезда или работниками железнодорожной станции сигналы остановки.

Проводники вагонов пассажирского поезда при наличии препятствия к безопасному следованию поезда должны немедленно принять меры к его остановке.»

Комментарии к п. 49 Приложения №9 к ИДП:

Машинист ведущего локомотива или помощник машиниста, перед отправлением поезда должны проверить, не подаются ли сигналы остановки проводниками поезда или работниками станции красным развернутым флагом днем и красным огнем ручного фонаря ночью. Это нужно для обеспечения безопасности движения. В случае обнаружения препятствия для дальнейшего движения, работники железнодорожного транспорта должны немедленно принять меры к остановке поезда.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«50. Разрешение на занятие перегона там, где нет выходных сигналов, а также в случаях отправления поезда при запрещающем показании выходного сигнала вручается машинисту поезда дежурным по железнодорожной станции (дежурным поста централизации) лично или через одного из работников локомотивной бригады этого поезда, дежурного по парку железнодорожной

станции, оператора, дежурного стрелочного поста, сигналиста или кондуктора главного грузовых поездов (составителя поездов).

Машинист обязан убедиться в фактической возможности занятия перегона.

Порядок вручения машинистам локомотивов разрешений на занятие перегона, обеспечивающий безопасность движения, указывается в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.»

Комментарии к п. 50 Приложения №9 к ИДП:

На железнодорожных станциях в случаях отправления поезда при запрещающем показании выходного светофора или при отправлении поезда с железнодорожных путей, не имеющих выходного светофора, письменное разрешение на занятие поездом перегона машинисту ведущего локомотива выдается лично дежурным по железнодорожной станции или через одного из работников, связанных с движением поездов, указанным в ТРА станции.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«51. Одновременное отправление и прием на железнодорожную станцию поезда, следующего в том же направлении, не допускается, если подход к железнодорожной станции со стороны принимаемого поезда расположен на затяжном спуске и при этом маршрут принимаемого поезда не изолирован от маршрута отправляемого поезда (предохранительным тупиком или взаимным расположением приемоотправочных железнодорожных путей).»

Комментарии к п. 51 Приложения №9 к ИДП:

Запрещается одновременно принимать и отправлять поезда, следующие в одном и том же направлении, если подход к железнодорожной станции со стороны приема поезда расположен на затяжном спуске и при этом маршрут принимаемого поезда не изолирован от маршрута отправляемого поезда в противоположном направлении предохранительным тупиком или взаимным расположением приемоотправочных железнодорожных путей, так как существует риск потери управления поездом машинистом из-за перегрева тормозных колодок.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«52. На железнодорожных станциях, оборудованных электрическими рельсовыми цепями или устройствами контроля свободы участков железнодорожного пути, отправление поездов контролируется по показаниям приборов управления и контроля.

Об отправлении поезда в полном составе на станциях, не оборудованных рельсовыми цепями, дежурный по железнодорожной станции убеждается по докладу сигналиста, дежурного стрелочного поста или лично. Перечень железнодорожных станций, где дежурные работники провожают поезда, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Места, где работники указанных станций провожают поезда, устанавливаются технико-распорядительным актом, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.»

Комментарии к п. 52 Приложения №9 к ИДП:

При имеющемся устройстве контроля свободы участков пути и оборудовании железнодорожной станции электрическими рельсовыми цепями, дежурный по станции контролирует отправление поездов в полном составе по показаниям аппарата управления. На железнодорожных станциях, не оборудованных рельсовыми цепями, дежурному по железнодорожной станции об отправлении поезда в полном составе докладывают дежурные стрелочного поста или сигналисты. Перечень железнодорожных станций, где дежурные работники провожают поезда, устанавливается приказом начальника региональной дирекции управления движением ОАО «РЖД» в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 1 июня 2011 г. № 1200р. Места, где работники указанных станций провожают поезда, устанавливаются в ТРА станции.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«53. Работники подразделений владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования, если железнодорожная станция расположена на железнодорожных путях необщего пользования) перед отправлением сформированного поезда должны проверить правильность формирования поезда (в соответствии с технологическим процессом работы железнодорожной станции, графиком движения и планом формирования поездов), готовность поезда в техническом и коммерческом отношении (где производились соответствующие операции), наличие установленных сигналов и укомплектованность необходимым поездным инвентарем. Порядок

проверки поезда и ответственность соответствующих работников в зависимости от местных условий устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Техническое обслуживание поездных сигнальных приборов, обозначающих хвост грузовых и грузопассажирских поездов, навешивание сигнальных приборов на эти поезда и снятие их возлагаются на работников подразделения вагонного хозяйства.»

Комментарии к п. 53 Приложения №9 к ИДП:

Работники железнодорожной станции, непосредственно участвующие в формировании состава, перед отправлением сформированного поезда должны проверить правильность его формирования, в соответствии с технологическим процессом работы железнодорожной станции, графиком движения и планом формирования поездов, готовность поезда в техническом и коммерческом отношении, наличие установленных сигналов и укомплектованность необходимым поездным инвентарем. Порядок проверки поезда и ответственность соответствующих работников в зависимости от местных условий утверждаются начальником железной дороги в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 9 июня 2012г. № 1158р.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«54. На все грузовые и пассажирские поезда на железнодорожных станциях формирования перед отправлением поезда машинисту ведущего локомотива выдается учетный документ (далее – натурный лист), который составляется на железнодорожной станции формирования поезда в соответствии с Инструкцией по составлению натурального листа грузового поезда, утвержденной Протоколом шестьдесят шестого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 19 мая 2017 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: <https://sovetgt.org/>, 19 мая 2017 г.), и сопровождает поезд на всем пути следования и перевозочные документы в запечатанном виде.

На пассажирские (кроме мотор-вагонных поездов) и почтово-багажные поезда натурный лист поезда выдается машинисту ведущего локомотива и начальнику (механику-бригадиру) пассажирского поезда на железнодорожных станциях формирования и на железнодорожных станциях оборота.

На поезда, сопровождаемые кондуктором главным (составителем поездов), натурный лист и перевозочные документы выдаются ему. В этом случае кондуктор главный (составитель поездов) обязан ознакомить машиниста по натурному листу с составом отправляемого поезда.

При прицепках и отцепках вагонов в пути следования в натурный лист поезда работниками железнодорожной станции, на которых выполняются указанные операции, должны вноситься соответствующие изменения.

Порядок сопровождения поезда электронными перевозочными документами устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 54 Приложения №9 к ИДП:

После формирования грузового или пассажирского поезда, перед отправлением, машинисту ведущего локомотива выдается натурный лист поезда. Натурные листы на железнодорожных станциях формирования поезда составляются в трех экземплярах: первый экземпляр кладется в пакет с перевозочными документами, второй – вручается машинисту локомотива, третий - остается в делах станции и используется для передачи информации. При формировании грузового поезда натурный лист выдается машинисту ведущего локомотива и сопровождает поезд на всем пути следования вместе с перевозочными документами в запечатанном виде. При формировании пассажирского и почтово-багажного поезда натурный лист выдается машинисту ведущего локомотива, механику-бригадиру и начальнику пассажирского поезда. На поездах, следующих в сопровождении главного кондуктора или составителя поездов, натурный лист выдается главному кондуктору. В этом случае главный кондуктор обязан ознакомить машиниста по натурному листу с составом отправляемого поезда. Если в пути следования ожидается прицепка и отцепка вагонов, в натурный лист поезда дежурным по железнодорожной станции или оператором СТЦ вносятся соответствующие изменения. В случае применения электронных перевозочных документов должен быть разработан соответствующий документ ОАО «РЖД».

IV. Прием поездов на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«55. Прием поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора допускается в следующих случаях:

1) невозможность открытия входного светофора из-за его неисправности или производства работ на инфраструктуре;

2) прием поезда производится на железнодорожный путь, не предусмотренный в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования, и при этом невозможно открыть входной светофор;

3) прием на определенные участки железнодорожных путей подталкивающих локомотивов, локомотивов, следующих в расположенное на железнодорожной станции депо, локомотивов, следующих под составы поездов;

4) прием восстановительных и пожарных поездов, вспомогательных локомотивов, локомотивов и специального самоходного подвижного состава без вагонов (в том числе локомотивов, работающих по системе многих единиц и сплотов из локомотивов в действующем состоянии), снегоочистителей, специального самоходного специального подвижного состава, а также хозяйственных поездов на свободные участки станционных железнодорожных путей, кроме железнодорожных путей, занятых пассажирскими поездами.

При приеме на железнодорожную станцию по пригласительному сигналу или по специальному разрешению дежурного по железнодорожной станции скорость следования поезда должна быть на железнодорожных путях общего пользования не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, при этом машинист обязан вести поезд с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.»

Комментарии к п. 55 Приложения №9 к ИДП:

Не допускается прием поездов на железнодорожную станцию при запрещающем показании или погасших огнях входных светофоров. В исключительных случаях прием поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании или погасших основных огнях входного светофора может быть осуществлен по пригласительному сигналу, либо по специальному разрешению дежурного по железнодорожной станции, при этом скорость следования поезда должна быть на железнодорожных путях общего пользования не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч. Машинист обязан вести поезд с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения. Прием поезда на железнодорожную

станцию при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора допускается в случаях, предусмотренных в текущем пункте ИДП.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«56 Прием поездов на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного (маршрутного светофора), в том числе и с неправильного железнодорожного пути производится:

- 1) по указанию дежурного по железнодорожной станции, передаваемому машинисту по устройствам технологической железнодорожной электросвязи;
- 2) по указанию дежурного по железнодорожной станции, передаваемому машинисту по специальному телефону, установленному у входного светофора;
- 3) по пригласительному сигналу;
- 4) по письменному разрешению дежурного по железнодорожной станции;
- 5) по указанию диспетчера поездного (при нахождении железнодорожной станции на диспетчерском управлении);
- 6) по специальному маневровому светофору, установленному на мачте входного сигнала;
- 7) по указанию дежурного по железнодорожной станции (на железнодорожных путях необщего пользования), переданному по двусторонней парковой связи с переговорной колонки в районе входного светофора.

Эти же разрешения применяются в тех случаях, когда при внезапном переключении разрешающего показания входного (маршрутного) светофора на запрещающее показание, машинист, восприняв переключение, остановит поезд после проезда входного светофора.

Любое из перечисленных разрешений передается машинисту поезда после убеждения дежурным по железнодорожной станции (дежурным поста централизации) в готовности маршрута приема.

Передаваемые машинисту приказы о приеме поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора должны регистрироваться в соответствии с пунктом 43 настоящего Порядка;

Порядок действий работников при приеме поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора указывается в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.»

Комментарии к п. 56 Приложения №9 к ИДП:

В случае остановки поезда у входного светофора с запрещающим показанием машинист остановившегося поезда сообщает дежурному по железнодорожной станции (на участках, оборудованных диспетчерской централизацией - диспетчеру поезвному) об остановке у входного светофора с запрещающим показанием и запрашивает причину остановки поезда. Дежурный по железнодорожной станции, получив информацию о случае задержки поезда у входного светофора, лично или через оператора при дежурном по железнодорожной станции (при наличии) немедленно оповещает диспетчера поездного, а также работников подразделений смежных филиалов (если задержка допущена по вине работников смежных филиалов). По согласованию с поездным диспетчером дежурный по станции делает соответствующую пометку в автоматизированной системе ГИД «Урал-ВНИИЖТ», оформляет запись в Журнале учета нарушений при поездной и маневровой работе, а также ставит в известность начальника станции. Причину задержки поезда сообщает машинисту поезда. В случае размещения станции на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, и при отсутствии подключения станции к сети передачи данных ОАО «РЖД», поездной диспетчер, получив информацию о задержке поезда у входного светофора, проставляет пометку в графике исполненного движения поездов или в ГИД «Урал-ВНИИЖТ» с указанием причины, вызвавшей данную задержку поезда. После чего диспетчер поездной передает информацию о причине задержки поезда у входного светофора машинисту поезда в порядке, установленном Положением по учету, расследованию и проведению анализа случаев задержек поездов у входных светофоров с запрещающим показанием, приема, отправления, пропуска поездов по неспециализированным путям, утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 30 марта 2018 г. № 655/р. Прием поездов на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора производится одним из способов, указанных в текущем пункте ИДП.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«57. Прием поезда при запрещающем показании входного светофора производится по указанию дежурного по железнодорожной станции, передаваемому машинисту поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи.

При следовании поезда по неправильному железнодорожному пути и отсутствии входного сигнала по этому железнодорожному пути прием поезда производится по указанию дежурного по железнодорожной станции,

передаваемому машинисту поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи:

«Указание № ... время ... (ч минут). Машинисту поезда № Я, дежурный по станции ..., разрешаю Вам с ... неправильного пути следовать на ... путь. Маршрут приема готов. ДСП ... (фамилия)».

Повторив указание и получив от дежурного по железнодорожной станции (дежурного поста централизации), подтверждение, что указание понято правильно, машинист вводит поезд на железнодорожную станцию.

Аналогичный приказ дежурного по железнодорожной станции передается машинисту о следовании поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора, если это разрешение передается по специальному телефону, установленному у входного светофора (сигнального знака «Граница станции»). Пользоваться этим телефоном разрешается только локомотивным бригадам.

Указание по устройствам технологической железнодорожной электросвязи передается машинисту заранее, при подходе поезда к железнодорожной станции. Указание по специальному телефону передается машинисту после остановки поезда перед входным светофором (сигнальным знаком «Граница станции»).»

Комментарии к п. 57 Приложения №9 к ИДП:

Прием поезда при запрещающем показании входного светофора проводится по указанию дежурного по железнодорожной станции, переданному машинисту по поездной радиосвязи. В случае следования поезда по неправильному железнодорожному пути и отсутствии входного сигнала по этому железнодорожному пути, прием поезда производится по указанию дежурного по железнодорожной станции, передаваемому машинисту по поездной радиосвязи.

Машинист поезда должен повторить указание. После того, как дежурный по железнодорожной станции подтвердит правильность восприятия машинистом указания, он подтверждает проезд запрещающего сигнала со словом «Верно, выполняйте». Такое же указание дежурного по железнодорожной станции передается машинисту о следовании поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора, если это разрешение передается по специальному телефону, установленному у входного светофора (или сигнального знака «Граница станции»). Пользоваться этим телефоном разрешается только локомотивным бригадам. Указание по поездной радиосвязи передается машинисту, при подходе поезда к железнодорожной станции, а указание, передаваемое

машинисту поезда по специальному телефону - только после остановки поезда перед входным светофором (сигнальным знаком «Граница станции»).

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«58. На участках с диспетчерской централизацией прием поезда на железнодорожную станцию, находящуюся на диспетчерском управлении при установленном маршруте и свободном (по показаниям индикации аппаратов управления) железнодорожном пути приема, если входной светофор не открывается, поезд вводится на железнодорожную станцию при его запрещающем показании по указанию диспетчера поездного, передаваемому машинисту поезда:

«Разрешаю ввести поезд № ... на станцию ... на ... путь при запрещающем показании входного светофора (должность, фамилия)»»

Комментарии к п. 58 Приложения №9 к ИДП:

В случае если входной светофор не открывается, а маршрут для приема поезда готов полностью, свободу пути приема проверена по показаниям индикации на аппарате управления, поезд принимается на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора по указанию диспетчера поездного, переданному машинисту по поездной радиосвязи.

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«59. При невозможности приема поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора с использованием разрешений, предусмотренных в пункте 56 настоящего Порядка, прием поезда осуществляется по письменному разрешению дежурного по железнодорожной станции следующего содержания:

«Машинисту поезда № ... разрешается следовать на ... путь станции. Маршрут приема готов. ... (должность, подпись)»».

Разрешение заверяется штампом железнодорожной станции и подписью дежурного по железнодорожной станции с указанием числа, месяца и времени заполнения разрешения (часы, минуты).

Для передачи машинисту прибывающего поезда письменного разрешения допускается привлекать дежурных стрелочных постов, сигнальщиков, дежурных и операторов постов централизации, работников составительских бригад и работников, установленных владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) в порядке, предусмотренном в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Работники, назначенные для передачи машинисту письменного разрешения, встречаются поезд у входного (маршрутного) светофора, а по неправильному железнодорожному пути (при отсутствии входного светофора по этому пути) – у сигнального знака «Граница станции», показывая в сторону прибывающего поезда днем развернутый красный флаг, а ночью – красный огонь ручного сигнального фонаря. После остановки поезда письменное разрешение вручается машинисту.»

Комментарии к п. 59 Приложения №9 к ИДП:

При приеме поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора по письменному разрешению (бланк произвольной формы, где обязательно должна быть указана дата, время, номер поезда, литер светофора, и т.п.), бланк разрешения заполняется дежурным по железнодорожной станции и заверяется его подписью, ставится штампель станции, а также указывается число, месяц и время заполнения. После заполнения бланка, бланк выдается машинисту поезда дежурным по железнодорожной станции лично, либо работником станции, указанным в ТРА станции. Письменное разрешение передается машинисту работником станции у входного светофора, в случае следования поезда по неправильному железнодорожному пути письменное разрешение выдается у сигнального знака «Граница станции».

Цитата Приложения №9 к ИДП:

«60. При неисправности маршрутного указателя на входном (маршрутном) светофоре поезд принимается на железнодорожную станцию по разрешающему показанию входного (маршрутного) светофора без выдачи машинисту дополнительного разрешения на проезд неисправного маршрутного указателя. В этих случаях машинист при следовании на железнодорожную станцию должен проявлять особую бдительность и быть готовым к немедленной остановке, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

Порядок проезда входного (маршрутного) светофора в случаях неисправности маршрутного указателя на железнодорожных станциях стыкования электрической тяги переменного и постоянного тока, а также на железнодорожных станциях совмещения железнодорожных путей разной ширины колеи устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 60 Приложения №9 к ИДП:

Если на входном светофоре маршрутный указатель неисправен, то поезд принимается на железнодорожную станцию при разрешающем показании входного светофора, никакое дополнительное разрешение не требуется. Машинистом поезда передается дежурному по железнодорожной станции замечание о неисправности маршрутного указателя, дежурный по железнодорожной станции передает замечание дежурному диспетчеру дистанции СЦБ для устранения неисправности. При проезде поездом входного (маршрутного) светофора с неисправным маршрутным указателем машинист должен проявлять особую бдительность и быть готовым к немедленной остановке, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

При переходе с постоянного тока на переменный, машинист поезда останавливается у секционного разъединителя на перегоне и включает на электровозе тумблер для переключения, после чего информирует энергодиспетчера. Энергодиспетчер, получив уведомление от машиниста, переключает род тока, и передает уведомление о переключении. После того как машинист получит уведомление о переключении, он продолжает движение.

Порядок проезда входного (маршрутного) светофора в случаях неисправности маршрутного указателя на железнодорожных станциях стыкования электрической тяги переменного и постоянного тока, а также на железнодорожных станциях совмещения железнодорожных путей разной ширины колеи утверждается приказом начальника железной дороги в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 9 июня 2012г. № 1158р.

Комментарии к приложению № 10 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации «Порядок организации маневровой работы»

I. Общие положения

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«1. Маневровая работа должна производиться по плану, предусматривающему:

- 1) своевременное формирование и отправление поездов;
- 2) своевременную подачу вагонов под грузовые операции и уборку их после окончания грузовых операций;
- 3) наименьшую затрату времени на переработку вагонов;
- 4) рациональное использование всех маневровых средств и технических устройств;
- 5) бесперебойный прием поездов на железнодорожную станцию;
- 6) безопасность движения поездов, безопасность работников, связанных с маневрами, и сохранность железнодорожного подвижного состава и перевозимого груза.»

Комментарии к п. 1 Приложения №10 к ИДП:

Маневровая работа (маневры) – это внепоездные передвижения подвижного состава в пределах железнодорожной станции, а в отдельных случаях, и с выездом на перегон в соответствии с Правилами технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации;

Маневровый состав – локомотив с вагонами, одиночный локомотив, самоходный подвижной состав, осуществляющие внутростанционные передвижения (Подпункт 23 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009 «Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения»).

Виды маневров:

1) маневры расформирования (сортировочные), цель которых — расстановка по станционным путям вагонов в соответствии с их назначением и специализацией путей;

2) маневры формирования (группировочные) — расстановка вагонов в составе поезда в соответствии с требованиями плана формирования поездов и Правил технической эксплуатации;

3) маневры одновременного расформирования и формирования — одновременно с расстановкой вагонов прибывшего в переработку поезда

по специализированным путям сортировочного парка производится их подборка согласно требованиям плана формирования поездов и Правил технической эксплуатации;

4) маневры по прицепке и отцепке вагонов производятся: с групповыми поездами, поездами, изменяющими направление следования, имеющими перелом массы, а на промежуточных станциях — со сборными поездами;

5) маневры по подаче и уборке вагонов на пути и с путей производства грузовых и других станционных операций (погрузка, выгрузка, перевеска, ремонт и т. д.);

6) прочие маневры, к которым относятся: перестановка составов, групп и отдельных вагонов из парка в парк, маневры по подтягиванию и осаживанию вагонов в сортировочном парке, пропуск локомотивов по станционным путям и др.

План маневровой работы – краткое указание о последовательности маневровых передвижений при выполнении задания на маневровую работу. В плане маневровой работы отражается следующая информация:

- участники, которым адресуется план маневровой работы;
- операции, которые требуется выполнить;
- путь (маршрут), по которому будут выполняться маневровые передвижения (в направлении какого пути будут производиться маневровые полурейсы, о свободности или занятости данного пути, а также, при необходимости, до какого маневрового светофора с запрещающим показанием будет приготовлен маршрут следования);
- информация о средствах или работнике, по указанию которого будут производиться маневровые передвижения;
- должность и фамилия распорядителя маневров.

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«2. На железнодорожных станциях в зависимости от путевого развития, характера и объема маневровой работы железнодорожные пути разделяются на маневровые районы. Границы маневровых районов и порядок работы в каждом из них устанавливаются в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 21 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте в Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее – техническо-распорядительный акт, Инструкция соответственно), а в случае его отсутствия на

железнодорожных путях необщего пользования – локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.

При необходимости работы в отдельных районах двух и более маневровых локомотивов, порядок их работы, обеспечивающий безопасность движения поездов (маневровых составов), указывается в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Для производства маневровой работы выдаются локомотивы в исправном состоянии, оборудованные исправно действующими устройствами технологической железнодорожной электросвязи, сигналами, а также снабженные установленным владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) инвентарем.

Для передвижения вагонов на железнодорожных путях в местах производства погрузочно-разгрузочных работ разрешается использовать специальные маневровые средства (толкатели, маневровые тележки, электролебедки и средства, установленные локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), которые должны соответствовать требованиям эксплуатационной и ремонтной документации по обеспечению безопасности движения, сохранности железнодорожного подвижного состава и безопасности работников, связанных с маневровой работой и производством погрузочно-разгрузочных работ.»

Комментарии к п. 2 Приложения №10 к ИДП:

При разделении станции на маневровые районы учитывают:

а) путевое развитие: наличие парков, оборудование устройствами электрической централизацией, мест общего пользования, а также сортировочных горок и вытяжных путей;

б) характер маневровой работы: маневры осаживанием через вытяжные пути, толчками, роспуск на сортировочных горках, формирование поездов, подача, уборка и расстановка вагонов по фронтам погрузки-выгрузки, отцепка, прицепка вагонов к поездам;

в) объем маневровой работы, вызывающий необходимость разделения станции на районы управления при работе двух и более дежурных по станции (парку), дежурных постов централизации, операторов постов централизации.

Границами маневрового района, как правило, являются маневровые (горочные, маршрутные) светофоры, при их отсутствии – стык рамного рельса стрелки или предельный столбик.

Меры обеспечения безопасности при работе в одном маневровом районе двух и более локомотивов включают:

план и организация маневровой работы должны быть согласованы между составительскими бригадами всех работающих в данном районе локомотивов;

руководитель маневрового района обязан по регистрируемым видам связи предупредить руководителя маневров, локомотивные бригады, участвующие в маневровой работе о соблюдении мер безопасности;

наличие двух и более путей, которые могут быть использованы в качестве вытяжек (параллельных ходов); производить маневровую работу при условии нормальной работы устройств СЦБ, обеспечивающих возможность полной взаимной изоляции маневровых маршрутов, путем установки стрелок в охранное положение и использования параллельных маневровых маршрутов. Запрещается работа двух и более локомотивов при запрещающих показаниях светофоров и при не полностью подготовленных маршрутах;

в случае производства маневровой работы с использованием маршрута, продолжение которого имеет выход на пути другого маневрового района (на стыке маневровых районов), данные передвижения согласовываются с распорядителем данного района.

К инвентарю, используемому на маневровом локомотиве относятся: носимая радиостанция, тормозные башмаки, сигнальные принадлежности, инструмент, необходимый для технического обслуживания локомотива, и прочий инвентарь, используемый на конкретной серии, типе локомотива, утвержденный организационно-распорядительным документом по структурному подразделению.

Для передвижения вагонов на железнодорожных путях в местах производства погрузочно-разгрузочных работ разрешается использовать специальные маневровые средства (рисунок 4.83 – 4.85).



Рисунок 4.83 – вагонотолкатель



Рисунок 4.84 – маневровая тележка



Рисунок 4.85 – электралебедка

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«3. Подготовка маневровых маршрутов и перевод стрелок при маневрах осуществляется:

1) на железнодорожных станциях диспетчерского управления – диспетчером поездным с центрального аппарата с передачей соответствующим работникам указаний о готовности маршрута для маневровых передвижений по устройствам технологической железнодорожной электросвязи или диспетчерской связи по телефонам, устанавливаемым в горловинах железнодорожных станций;

2) на железнодорожных станциях диспетчерского управления при передаче железнодорожной станции на резервное управление – уполномоченным работником владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), на которого возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов;

3) на железнодорожных станциях диспетчерского управления при передаче отдельных стрелок на местное управление, при котором перевод стрелок осуществляется составителем поездов или работником железнодорожной станции;

4) на железнодорожных станциях диспетчерского управления при передвижениях по станционным железнодорожным путям общего и необщего пользования, железнодорожным путям необщего пользования одиночных локомотивов, специального самоходного подвижного состава перевод стрелок, переданных на местное управление, разрешается производить

одним из работников локомотивной бригады (бригады, обслуживающей специальный самоходный подвижной состав);

5) на железнодорожных станциях с электрической централизацией стрелок, их перевод осуществляется дежурным по железнодорожной станции, дежурным поста централизации (оператором поста централизации);

б) на железнодорожных станциях с нецентрализованными стрелками, их перевод при маневровых передвижениях производится дежурными стрелочных постов по распоряжению лица, руководящего маневрами, либо лицом, уполномоченным владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования);

7) на железнодорожных станциях с электрической централизацией стрелок, при передаче стрелок на местное управление, а также при производстве маневров на нецентрализованных стрелках, не обслуживаемых дежурным стрелочного поста, допускается перевод стрелок работниками составительских или локомотивных бригад, кондукторами, дежурными по паркам, дежурным по железнодорожной станции, начальником железнодорожной станции, приемосдатчиками груза и багажа, работниками локомотивного, вагонного депо или лицами, уполномоченным владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования). Перечень железнодорожных станций с указанием номеров таких стрелок, а также работников, которым разрешается их перевод при производстве маневров, и порядок перевода стрелок устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 3 Приложения №10 к ИДП:

Маршрут (железнодорожный транспорт): часть рельсового пути от железнодорожного светофора, по разрешающему показанию которого можно проследовать до следующего попутного светофора или ограничивающего путевого устройства (Подпункт 133 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009).

Местное управление стрелками – режим управления централизованными стрелками с маневровых колонок при маневрах или пультов района местного управления (Подпункт 164 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009).

Перечень железнодорожных станций с указанием номеров стрелок, а также работников, которым разрешается их перевод при производстве маневров, и порядок перевода стрелок (при передаче стрелок с центрального на местное управление, а также при производстве маневров на нецентрализованных стрелках, не обслуживаемых дежурными стрелочного поста) (по согласованию с дирекцией инфраструктуры, с дирекцией тяги)

утверждается начальником региональной дирекции управления движением ОАО «РЖД» в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 1 июля 2011 г. №1200р.

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«4. Перед переводом централизованной стрелки, обслуживающий ее работник должен убедиться (лично или по докладу работника, уполномоченного владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) в том, что она не занята железнодорожным подвижным составом (фактическое ее свободное состояние), и железнодорожный подвижной состав не находится за пределами смежных железнодорожных путей. При электрической централизации отсутствие железнодорожного подвижного состава на стрелочном переводе устанавливается по индикации на аппаратах управления.

Порядок проверки свободы стрелочного перевода от железнодорожного подвижного состава при неисправности или временном выключении этих аппаратов управления или переводе стрелок с маневровых колонок (пультов местного управления) устанавливается технико-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.»

Комментарии к п. 4 Приложения №10 к ИДП:

При наличии электрической централизации (ЭЦ) перед переводом стрелки необходимо убедиться в свободе ее от подвижного состава по индикации на аппаратах управления.

При отсутствии контроля на аппарате управления натурная проверка фактической свободы стрелки от подвижного состава (чтобы избежать перевода стрелки в момент нахождения на ней подвижного состава), а также соблюдение габарита по смежным путям, то есть нахождение подвижного состава в пределах полезной длины путей, на которые ведет данная стрелка (поскольку находящийся за пределами полезной длины пути подвижной состав может оказаться в габарите подвижного состава по смежному пути, что не контролируется на аппарате управления при ложной занятости изолированного участка) проводятся работником, указанным в ТРА станции. Перед началом проверки в целях личной безопасности проверяющий убеждается в отсутствии подвижных единиц, движущихся в направлении стрелки.

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«5. Запрещается переводить стрелку с пульта местного управления или ключом местного управления до освобождения стрелочного изолированного участка, а там, где не включена в зависимость изоляция стрелки до освобождения стрелки от железнодорожного подвижного состава.»

Комментарии к п. 5 Приложения №10 к ИДП:

Для исключения перевода стрелок, занятых подвижным составом, в случае кратковременной потери шунта и появления ложной свободности стрелочных секций запрещается переводить рукоятки индивидуального перевода стрелок до полного фактического освобождения стрелочных секций и смежных негабаритных изолированных участков.

Там, где не включена в зависимость изоляция стрелки, ее перевод допускается только после фактического убеждения ответственного работника в свободности стрелки от подвижного состава.

Изолирующий стык рельсовой цепи – изолирующее стыковое соединение рельсов железнодорожного пути с целью разделения железнодорожного пути на рельсовые цепи (Подпункт 97 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009).

Негабаритный стык рельсовой цепи – изолирующий стык рельсовой цепи между смежными рельсовыми цепями, расположенный в зоне возможного нарушения габарита железнодорожного подвижного состава при занятой одной секции маршрута и движении по другой (Подпункт 98 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009).

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«6. Работник, переводящий стрелки, после каждого перевода стрелки должен убедиться в правильности положения острия по индикации на пульте местного управления или по положению острия стрелки.

Нецентрализованные стрелки, кроме расположенных на сортировочных железнодорожных путях, железнодорожных путях, где маневровая работа постоянно осуществляется толчками, и стрелок, оборудованных шарнирно-коленчатыми замыкателями, должны при маневрах запираются на закладки.»

Комментарии к п. 6 Приложения №10 к ИДП:

После перевода стрелки работник должен убедиться в том, что острия стрелки установлены в требуемое положение, стрелка имеет контроль положения по индикации на аппарате управления.

При переводе нецентрализованной стрелки работник должен визуально убедиться в правильности положения острия стрелки, плотном прилегании острия к рамному рельсу, запереть стрелку на закладку (за исключением стрелок, расположенных на сортировочных путях, железнодорожных путях, где маневровая работа постоянно осуществляется толчками, и стрелок, оборудованных шарнирно-коленчатыми замыкателями).

Шарнирно-коленчатые замыкатели (рисунок 4.86) могут устанавливаться вместо откидных закладок на стрелках приемоотправочных и прочих станционных путей. Ими также оборудуются стрелки, включенные в механическую централизацию.

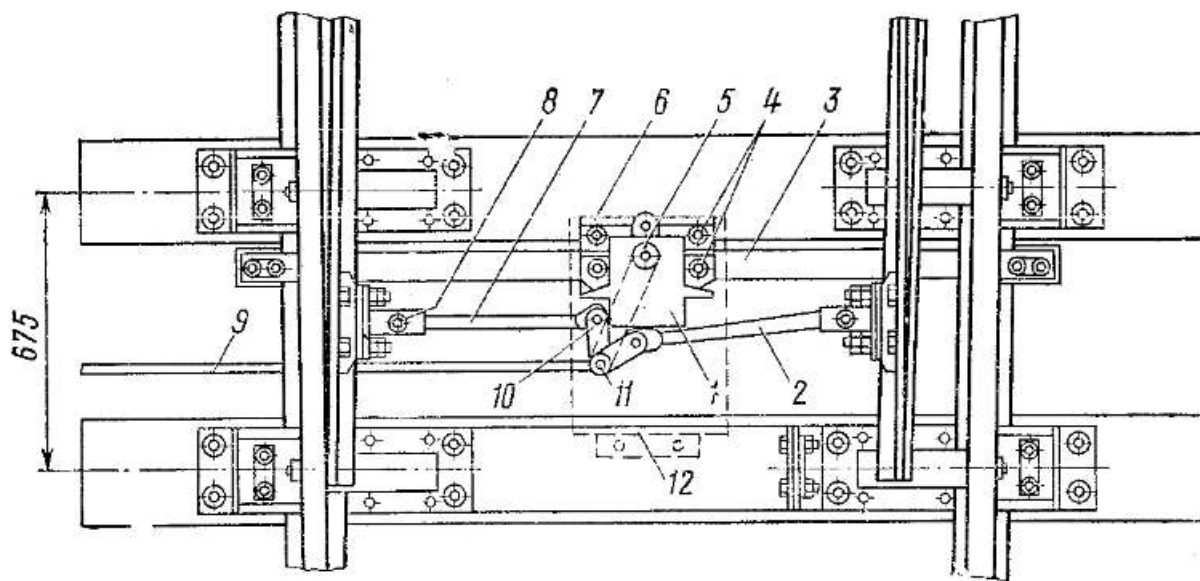


Рисунок 4.86 – Шарнирно-коленчатый замыкатель

1 – корпус; 2, 7 – распорные штанги; 3 – фундаментный угольник, 4 – крепежные болты; 5 – ось переводного рычага; 6 – короткий угольник; 8 – вертикальные серьговые болты; 9 – аппаратная тяга; 10 – кулачки; 11 – ось кулачков, переводного рычага и аппаратной тяги; 12 – кожух.

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«7. По окончании маневров стрелочные и маневровые рукоятки, а также ключ местного управления устанавливаются в нормальное положение, руководитель маневров докладывает об окончании работы диспетчеру поезвному (дежурному по железнодорожной станции, дежурному поста централизации).»

Комментарии к п. 7 Приложения №10 к ИДП:

На местное управление стрелки может передать диспетчер с пульта диспетчерской централизации и дежурный по железнодорожной станции с пульта управления. При этом в маневровой колонке в той или иной горловине

загорается белая контрольная лампочка «Разрешение маневров». Стрелки переводятся с путевых коробок, установленных рядом со стрелочными приводами, ключом, изъятие которого из маневровой колонки контролируется на пульте поездного диспетчера.

В путевой коробке вмонтированы замок и звонок. Вставленный в замок ключ при повороте замыкает соответствующую контактную систему, и стрелка переводится. Во время перевода звенит звонок «взреза».

Работник, производящий маневры, может разрешить движение по стрелке после убеждения по положению острияков или по контрольным приборам на пульте местного управления в окончании перевода стрелки.

По окончании маневров ключ вставляется в замок маневровой колонки и поворачивается слева направо; управление стрелками передается на пульт поездного диспетчера.

На местное управление диспетчер может передать одну или обе горловины станции, а также отдельные маневровые районы.

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«8. Дежурный по железнодорожной станции или работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен подготавливать маневровые маршруты на весь путь следования маневрового состава.

При невозможности приготовления такого маршрута, дежурный по железнодорожной станции или работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязан предупредить машиниста (руководителя маневров), на какой железнодорожный путь или до какого светофора будет приготовлена часть маршрута.

Проследование маневрового светофора с запрещающим показанием или погасшим огнем при готовом маршруте разрешается по указанию дежурного

по железнодорожной станции или работника, осуществляющего управление стрелками и светофорами, дежурного стрелочного поста, передаваемому ими машинисту маневрового локомотива лично, по устройствам технологической железнодорожной электросвязи или через руководителя маневров.»

Комментарии к п. 8 Приложения №10 к ИДП:

Маневровый маршрут – маршрут с проверкой набора условий безопасности для движения маневровых составов (Подпункт 135 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009).

При невозможности приготовления маневрового маршрута на весь путь следования маневрового состава необходимо предупредить машиниста и руководителя маневров о том, на какой железнодорожный путь или до какого светофора приготовлена часть маршрута, а также убедиться в правильности восприятия данной информации машинистом и руководителем маневров.

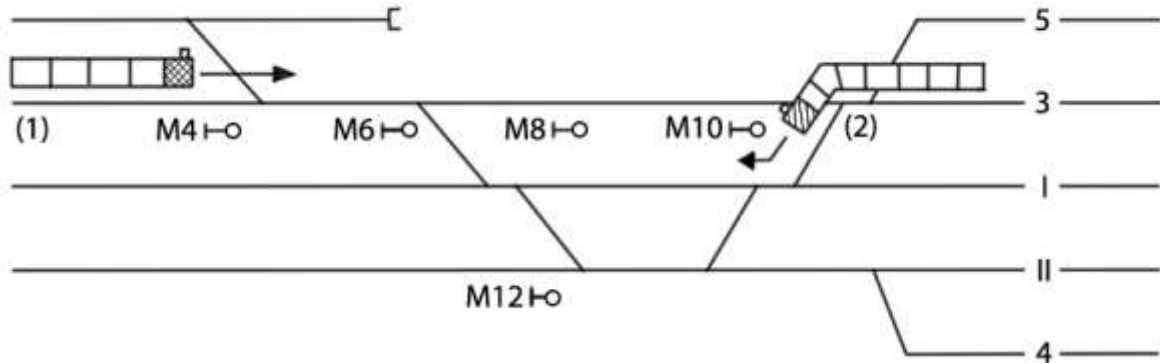


Рисунок 4.87 – Пример к пункту 8

Приведем пример (рисунок 4.87).

Маневровый состав (1) требуется пропустить на 3-й путь, предварительно освободив его. Для этого маневровый состав (2) необходимо убрать с 3-его пути и переставить на 4-й путь.

Дежурный по железнодорожной станции должен сначала выпустить состав (2) с 3-его пути и, только после этого, открыть светофоры M4, M6, M8 и M10 для пропуска состава (1) на 3-й путь. Если по какой-либо причине, например, из-за того, что состав (2) кратковременно остановился на стрелках, маршрут составу (1) полностью на 3-й путь приготовить невозможно, дежурный по железнодорожной станции может подтянуть его до светофора M8 следующим порядком:

а) предупредить машиниста маневрового состава (1) о том, что маршрут ему будет приготовлен только до светофора M8, перед которым он должен остановиться;

б) получив подтверждение машиниста состава (1) о правильном восприятии указания, дежурный по железнодорожной станции может открыть светофоры M4 и M6.

Смысл требования данного пункта заключается в том, что открывать первый по ходу движения маневрового состава светофор M4 запрещается до передачи машинисту предупреждения (указания) о том, что маршрут будет приготовлен до светофора M8 с запрещающим показанием с убеждением, что машинист это понял правильно.

Маневры должны производиться по разрешающим показаниям маневровых светофоров.

В случае невозможности исключения производства маневров при запрещающих показаниях светофора, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязан обеспечить соблюдение требований безопасности движения при приготовлении маневровых маршрутов:

- склонение рукояток стрелок и сбрасывающих устройств (в т. ч. охранных) на аппарате управления в положение по маршруту следования с последующим навешиванием красных колпачков на рукоятки и стрелочные кнопки;
- замыкание маршрута попутными светофорами или нажатием кнопки «замыкание стрелок»;
- закрытие переездов кнопкой «закрытие переезда» или другим способом, предусмотренным местными инструкциями;
- проверку правильности положения стрелок в маршруте нажатием кнопки «подсветка стрелок».

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«9. Основным средством передачи указаний при маневровой работе должна быть радиосвязь.

Разрешается подача сигналов при маневровой работе ручными сигнальными приборами, а также двухсторонней парковой связью.

Перед началом маневровой работы, а также в период ее проведения работники, участвующие в маневровых передвижениях, обязаны контролировать постоянное включенное состояние радиостанций и соответствие выбранного радиоканала маневровому району.

Передача указаний и сообщений по технологической железнодорожной электросвязи производится в соответствии с приложением № 22 к Инструкции.

Порядок пользования устройствами технологической железнодорожной электросвязи в каждом маневровом районе с указанием работников, которым предоставлено право пользоваться этими устройствами, определяется в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Порядок передачи управляющих команд на железнодорожный подвижной состав, управляемый автоматически и (или) дистанционно, и порядок организации маневровой работы с обеспечением безопасности движения

при использовании железнодорожного подвижного состава, управляемого

автоматически и (или) дистанционно, устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 9 Приложения №10 к ИДП:

Передача указаний и сообщений по технологической железнодорожной электросвязи производится в соответствии с приложением № 20 к ИДП.

Задание на маневровую работу – краткое наименование производимой маневровой работы (например, «формирование поезда на пути № 5»).

Команда (указание) – обязательное к исполнению руководство к действию по организации маневровой работы (переданное устно или ручными сигналами).

План маневровой работы – последовательность передвижений при выполнении задания на маневровую работу.

Для руководства маневровыми передвижениями используется маневровая, а не поездная радиосвязь ввиду того, что при использовании поездной радиосвязи требуется время на вызов абонента, что может привести к несвоевременной остановке состава. К тому же, носимые радиостанции руководителей маневров работают на маневровых каналах радиосвязи.

При производстве маневров локомотивами, не оборудованными маневровой радиосвязью, и отсутствии возможности выдачи машинисту носимой радиостанции, руководитель маневров должен подавать команды машинисту ручными сигналами.

Устройства радиосвязи и парковой связи громкоговорящего оповещения, используемые в маневровых районах станции приведены в ТРА станции.

Применение ручных сигналов при маневровой работе (при отсутствии радиосвязи руководителя маневров с машинистом) предъявляет дополнительное требование к местонахождению составителя: машинисту или его помощнику должны быть видны подаваемые им сигналы. Это достигается либо ограничением количества вагонов в маневровом составе, либо привлечением других работников станции (второго составителя поездов, помощника составителя, сигналиста, дежурного стрелочного поста и других работников станции в соответствии с ТРА станции) для дублирования локомотивной бригаде ручных сигналов руководителя маневров.

Перед началом движения маневрового состава вагонами вперед исправность радиосвязи проверяется путем повторения машинистом команды руководителя маневров на движение.

При движении вагонами вперед руководитель маневров сообщает машинисту о свободности маршрута следования маневрового состава,

показаниях маневровых светофоров, положении стрелок по маршруту следования, своем местонахождении, а машинист повторяет сообщение по радиосвязи.

При заезде на путь назначения руководитель маневров сообщает машинисту расстояние до стоящих вагонов, машинист подтверждает восприятие сообщения.

При нарушении устойчивой работы радиосвязи между машинистом и руководителем маневров либо при неполучении одним из участников маневровой работы сообщения, подтверждающего наличие связи, должна предусматриваться немедленная остановка маневрового состава.

До замены радиостанции, исходя из местных условий маневрового района железнодорожной станции, возможен переход на ручные или звуковые сигналы.

На маневровые локомотивы, оборудованные маневровой автоматической локомотивной сигнализацией, имеющей режим телеуправления, команды на движение поступают в качестве автоматической реализации задания, полученного по радиоканалу передачи данных от стационарных устройств системы маневровой автоматической локомотивной сигнализации (далее – СУ МАЛС). Порядок производства маневровой работы с использованием автоматически и (или) дистанционно управляемого железнодорожного подвижного состава указан в Инструкции по управлению подвижным составом в автоматическом и (или) дистанционном режимах, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» № 1957р от 28 июля 2022 г., а также устанавливается в соответствии с местными инструкциями, разрабатываемыми на каждой железнодорожной станции, где применяется автоматически или дистанционно управляемый железнодорожный подвижной состав.

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«10. Маневры на стационарных железнодорожных путях, расположенных на уклонах, где создается опасность самопроизвольного движения железнодорожного подвижного состава на перегон и маршруты следования поездов, производятся с постановкой локомотива со стороны спуска с включением и опробованием автотормозов вагонов. При невозможности постановки локомотива со стороны спуска маневры на таких железнодорожных путях должны производиться путем осаживания, а автотормоза вагонов должны быть включены и опробованы.

При производстве маневров на железнодорожных путях, расположенных на уклонах, должны соблюдаться меры предосторожности, исключающие возможность столкновений с железнодорожным подвижным составом, а также

самопроизвольного движения вагонов за пределы полезной длины железнодорожного пути.

Перечень маневровых районов и железнодорожных путей, расположенных на уклонах, где при маневрах создается опасность самопроизвольного движения железнодорожного подвижного состава, а также дополнительные меры по обеспечению безопасности движения поездов, которые должны соблюдаться в этих районах при маневрах, указываются в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.»

Комментарии к п. 10 Приложения №10 к ИДП:

Порядок включения и опробования тормозов при маневровой работе устанавливается в соответствии с Методическими рекомендациями для работников структурных подразделений ОАО «РЖД», определяющих требования к порядку включения и опробования тормозов при маневровой работе распоряжением ОАО «РЖД», утвержденными распоряжением ОАО «РЖД» от 28 октября 2015 г. № 2555р (рисунок 4.88).

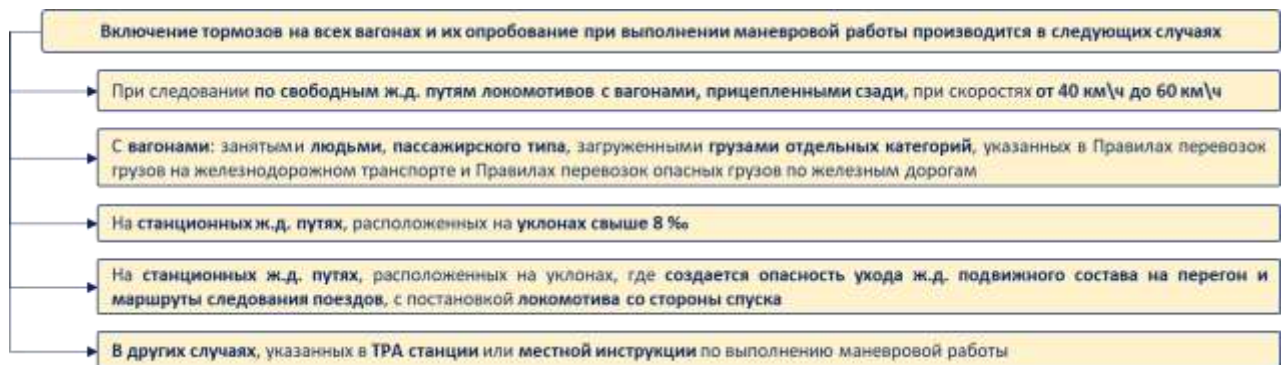


Рисунок 4.88 – Перечень случаев, в которых требуется включение тормозов на всех вагонах и их опробование при выполнении маневровой работы

Меры предосторожности, исключаящие возможность столкновений с железнодорожным подвижным составом, а также самопроизвольного движения вагонов за пределы полезной длины железнодорожного пути, включают: постановка стрелок в изолирующее положение, укладка тормозных башмаков под отдельные группы вагонов и другие.

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«11. Порядок и условия обеспечения безопасности при перестановке составов из парка в парк по соединительным железнодорожным путям или через вытяжные железнодорожные пути устанавливаются в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

В отдельных случаях в зависимости от местных условий (при последовательном расположении парков, оборудовании маневровых локомотивов устройствами для отцепки их от вагона из кабины машиниста) перестановку составов из парка в парк локомотивом вперед разрешается производить без сопровождения составителем поездов.»

Комментарии к п. 11 Приложения №10 к ИДП:

Порядок перестановки маневровых составов из парка в парк приводится в ТРА станции с указанием необходимости включения автотормозов при перестановке (зависит от расчета тормозных средств маневрового состава), максимальная величина переставляемого состава. Расчет тормозных средств маневрового состава выполняет работник эксплуатационного локомотивного депо в соответствии с «Нормами минимального количества тормозных осей маневрового состава», которые в последующем применяются при составлении ТРА станции (Методические рекомендации для работников структурных подразделений ОАО «РЖД», определяющих требования к порядку включения и опробования тормозов при маневровой работе, утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 28 октября 2015 г. № 2555р).

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«12. Маневры вагонов с грузами отдельных категорий, в соответствии Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденными Протоколом пятнадцатого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 5 апреля 1996 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: <https://sovjetgt.org/>, 5 апреля 1996 г.) (далее – Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам) осуществляются с постановкой вагонов прикрытия из вагонов с неопасными грузами или порожних вагонов.

Нормы прикрытия в поездах и при маневрах указываются в перевозочных документах нанесением специального штампея, где цифрами обозначается минимальное число физических вагонов прикрытия:

первая цифра – от ведущего локомотива,

вторая цифра – от подталкивающего локомотива,

третья цифра – от вагонов с людьми, знак «0» – прикрытия не требуется.

Вагоны с людьми, а также вагоны с проводниками, специально выделенными работниками для сопровождения грузов, караулами, нарядами охраны, вагоны с живностью разрешается ставить в поезд впереди и (или) сзади вагонов с опасными грузами класса 1 (взрывчатые материалы) (далее – опасные грузы класса 1 (ВМ), но всегда впереди вагонов, загруженных опасными грузами, в перевозочных документах на которые имеются штампеи: «Ядовито» и «Прикрытие ...» (одновременно оба штампея).

Вагоны с легковоспламеняющимися жидкостями на железнодорожной станции формирования должны ставиться в поезд за вагонами с опасными грузами класса 1 (ВМ) (считая от головы поезда).»

Комментарии к п. 12 Приложения №10 к ИДП:

После предъявления груза отдельной категории, в соответствии Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам, к перевозке грузоотправителем в перевозочных документах проставляется соответствующий штампель с указанием норм прикрытия. В процессе перевозки с данным вагоном производится маневровая работа по постановке его в поезда. При этом для формирования поездов необходимо соблюдать указанные в перевозочном документе нормы прикрытия.

Вагоны с ВМ при наличии в перевозочных документах штампея «Прикрытие» при постановке в поезда должны иметь прикрытия в количестве не менее минимальных норм, сформированное из вагонов с неопасными грузами или порожних.

Порожние или груженные платформы, а также транспортеры могут использоваться в качестве прикрытия с постановкой не ближе второго вагона от вагонов с ВМ.

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«13. Маневровые передвижения на ремонтных железнодорожных путях вагонных и локомотивных депо должны производиться под наблюдением ответственного работника соответствующего подразделения железнодорожного транспорта, осуществляющего ремонтные работы на указанных железнодорожных путях.»

Комментарии к п. 13 Приложения №10 к ИДП:

Маневровая работа на железнодорожных путях депо и пунктов технического обслуживания локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава и вагонов должна производиться по указанию (заданию) дежурного по депо (работника, ответственного за безопасное производство маневровой работы, назначенного в соответствии с местной инструкцией о порядке организации маневровой работы на путях, переданных в ведение соответствующего подразделения железнодорожного транспорта), который осуществляет контроль за установкой и снятием сигналов ограждения и передвижениями подвижного состава. Необходимо учитывать, что при ограждении состава (вагонов) работники пунктов технического обслуживания (депо) могут находиться внутри колеи.

Скорость передвижения железнодорожного подвижного состава при въезде (выезде) в ремонтный цех (на ремонтную позицию) или на открытую позицию технического обслуживания не должна превышать 3 км/ч. Передвижение железнодорожного подвижного состава толчками, сцепление и расцепление подвижных единиц при движении состава запрещается (Правила по охране труда при эксплуатации подвижного состава железнодорожного транспорта, утвержденные приказом Минтруда России от 29 декабря 2018 г. № 860н).

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«14. На железнодорожных путях, где имеются вагоны, с которыми производятся технические или грузовые операции, маневры толчками не допускаются.

При неблагоприятных условиях погоды (сильный ветер, туман, метель), а также в темное время суток на неосвещаемых железнодорожных путях маневровая работа должна производиться с особой бдительностью.»

Комментарии к п. 14 Приложения №10 к ИДП:

Маневры толчками – способ выполнения маневров, который заключается в том, что после отцепки группы вагонов (отцепа) и готовности маршрута на путь постановки этой группы локомотив разгоняется и резко тормозит, а отцеп следует далее по инерции. После каждого толчка маневровый состав возвращается за разделительную стрелку. Так выполняются манёвры одиночными толчками. При серийных толчках выполняется ряд последовательных толчков по числу отцепов во взятом маневровом составе

без возвратного движения. Маневры серийными толчками выполняются в основном на профилированных вытяжных путях.

Запрет на маневры толчками на путях, где имеются вагоны, с которыми производятся технические или грузовые операции, установлен в целях предотвращения травматизма работников, осуществляющих указанные операции.

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«15. Работа хозяйственных поездов и специального самоходного железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях железнодорожной станции производится под руководством ответственного работника соответствующего подразделения железнодорожного транспорта. Их передвижения с одного железнодорожного пути на другой или в другой район железнодорожной станции производятся с разрешения лица, распоряжающегося маневрами, или дежурного по железнодорожной станции.

Для руководства передвижениями таких поездов и специального самоходного железнодорожного подвижного состава по указанию начальника железнодорожной станции разрешается назначение соответствующих работников железнодорожной станции.»

Комментарии к п. 15 Приложения №10 к ИДП:

Лица, имеющие право руководить маневрами, указаны в ТРА станции. Руководить работой хозяйственных поездов и специального самоходного железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях железнодорожной станции может только один работник – представитель соответствующего подразделения железнодорожного транспорта или работник железнодорожной станции.

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«16. Разъединение и соединение тормозных рукавов и межвагонных электрических соединений на железнодорожных станциях производится работниками пунктов технического обслуживания вагонов или работниками, установленными в зависимости от местных условий в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

При производстве маневров, разъединение или соединение тормозных рукавов производится составителями поездов, помощниками составителей поездов или кондукторами.

Разъединение и соединение тормозных рукавов при отцепке от состава и прицепке к составу поездного локомотива производит локомотивная бригада, а при обслуживании локомотива машинистом без помощника машиниста, выполнение этих операций производится осмотрщиком вагонов.»

Комментарии к п. 16 Приложения №10 к ИДП:

Соединительные (тормозные) рукава предназначены для объединения воздухопроводов единиц подвижного состава в общую тормозную сеть.

Перед разъединением тормозных рукавов необходимо перекрыть концевые краны обеих подвижных единиц (первым перекрывается концевой кран со стороны локомотива).

Разъединение и соединение межвагонных электрических соединений осуществляется поездным электромехаником.

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«17. Передвигать отдельные вагоны вручную на главных, приемоотправочных и сортировочных железнодорожных путях железнодорожной станции не допускается.

Передвигать отдельные вагоны вручную допускается на прочих железнодорожных путях при отсутствии уклона, под руководством ответственного лица, выделенного владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования), и в количестве не более одного груженого или двух порожних вагонов.

При передвижениях вагонов вручную не допускается:

- 1) передвигать их со скоростью более 3 км/ч (вагоны должны быть сцеплены);
- 2) перемещать их за предельный столбик в направлении главных и приемоотправочных железнодорожных путей;
- 3) начинать передвижение, не имея тормозных башмаков;
- 4) подкладывать для торможения под колеса предметы, не предусмотренные в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.;
- 5) передвигать вручную вагоны, занятые людьми и опасными грузами.

Порядок передвижения вагонов специальными маневровыми средствами в зависимости от местных условий, указывается в техническо-

распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.»

Комментарии к п. 17 Приложения №10 к ИДП:

Чаще всего передвижение отдельных вагонов вручную применяют для перестановки вагонов вдоль фронта погрузки и выгрузки. При этом приспособления, мешающие передвижению вагонов, должны быть сняты.

Перед началом передвижения вагонов вручную следует проверить:

наличие свободного места вне рельсовой колеи для прохода людей, передвигающих вагоны;

отсутствие посторонних предметов, мешающих свободному проходу (о которые можно споткнуться).

Работники, передвигающие вагоны, должны находиться вне рельсовой колеи сзади или по сторонам вагона, но не впереди передвигаемых вагонов (накатывать вагоны на себя запрещено).

Порядок передвижения вагонов механическими средствами устанавливается местными инструкциями.

II. Руководство маневровой работой

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«18. Маневры на станционных железнодорожных путях производятся по указанию только одного работника – дежурного по железнодорожной станции, дежурного станционного поста централизации, маневрового диспетчера, дежурного по сортировочной горке или парку, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией – диспетчера поездного. Распределение обязанностей по распоряжению маневрами указывается в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Порядок производства маневровой работы на железнодорожных путях необщего пользования в пределах пунктов ремонта железнодорожного подвижного состава устанавливается локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Движением локомотива (специального самоходного подвижного состава), производящего маневры с вагонами, должен руководить один работник – руководитель маневров, ответственный за правильное их выполнение.

Движение маневрового состава на сортировочных горках и путях сортировочного и сортировочно-отправочного парков разрешается производить под руководством дежурного по горке, либо работника, определяемого владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

Руководство движением маневрового состава, оборудованного на хвостовом вагоне системой, обеспечивающей дистанционный контроль из кабины управления свободности железнодорожного пути, подаваемых сигналов и положения стрелок по маршруту следования, осуществляется в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Маневровые передвижения локомотива (специального самоходного железнодорожного подвижного состава) без вагонов, мотор-вагонного подвижного состава, не обслуживаемого составительской бригадой или главным кондуктором, производятся по сигналам светофора в соответствии с планом маневровой работы, а случае отсутствия светофоров – по сигналам работника, осуществляющего перевод стрелок.

В железнодорожном подвижном составе, оборудованном в голове и хвосте тяговыми единицами, а также в составе с одним локомотивом, оборудованном кабиной управления на другом конце состава, при производстве маневров

без руководителя маневровой работы (главного кондуктора), машинисты согласовывают свои действия друг с другом.

Для руководства маневровыми передвижениями разрешается привлекать начальников железнодорожной станции, их заместителей и работников в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 18 Приложения №10 к ИДП:

Распорядитель маневров – работник, который единолично распоряжается организацией маневровой работы на железнодорожной станции или в отдельном ее районе, а также на путях необщего пользования, примыкающих к станции (дежурный по железнодорожной станции, дежурный по сортировочной горке, дежурный поста централизации и др.).

Руководитель маневров – работник, который непосредственно руководит действиями всех лиц, занятых на маневрах (например, составитель поездов и главный кондуктор).

Устройства, обеспечивающие из кабины управления локомотива дистанционный контроль свободности железнодорожного пути, подаваемых сигналов и положения стрелок по маршруту следования, призвано решить проблему ограниченной видимости при движении вагонами вперед во время маневровых работ. Устройство реализуется в составе двух блоков: мобильного и локомотивного. Мобильный блок (видеокамера, устройство обнаружения препятствий) крепится на автосцепку хвостового вагона и снимается после завершения работ.

Порядок производства маневровой работы на железнодорожных путях необщего пользования устанавливается Инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования, которая должна разрабатываться и утверждаться согласно распоряжению ОАО «РЖД» от 23 декабря 2013 г. № 2859р «О разработке, согласовании и утверждении в ОАО «РЖД» Инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования, а также железнодорожном пути, находящемся в ведении функционального филиала или структурного подразделения ОАО «РЖД».

Для руководства маневровыми передвижениями разрешается привлекать начальников железнодорожной станции, их заместителей и работников в порядке, установленном в ТРА станции.

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«19. Маневровая работа производится составителем поездов, составителем поездов и помощником составителя поездов, главным кондуктором грузовых поездов, главным кондуктором грузовых поездов и кондуктором грузовых поездов. Количество работников, производящих маневры с одним локомотивом (поездом), устанавливается владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

Расстановка работников, занятых на маневрах, производится руководителем маневров.

Обслуживание маневрового локомотива машинистом без помощника машиниста разрешается производить по решению владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) в зависимости от типа локомотива и местных условий.»

Комментарии к п. 19 Приложения №10 к ИДП:

До внедрения носимых радиостанций маневровая работа производилась составительской бригадой, включающей в себя руководителя маневров и помощника составителя (одного или двух), которые дублировали

подаваемые руководителем маневров сигналы. Главным средством передачи команд

при маневрах были ручные звуковые и видимые сигналы, использовалась также парковая связь. В настоящее время для случаев, когда радиосвязи между составителем и машинистом нет по причине неисправности или если маневры производятся локомотивом (например, поездным), не оборудованным маневровой радиосвязью, маневры производятся по ручным сигналам с привлечением для их дублирования тех же работников (сигналистов, дежурных стрелочных постов, составителей, работающих с другими локомотивами, выполняющих при этом обязанности помощников составителей).

В этих случаях расстановка работников, занятых на маневрах, производится руководителем маневров.

Обслуживание маневрового локомотива машинистом без помощника машиниста может производиться в соответствии Типовой инструкцией организации вождения поездов и по выполнению маневровой работы машинистами без помощников машиниста (в одно лицо), утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 11 января 2016 г. с № 4р.

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«20. Руководитель маневров должен получать задание на маневровую работу только от одного лица, распоряжающегося маневрами.

Задание на маневровую работу должно быть доведено руководителем маневров до каждого работника, участвующего в маневрах.

Если в процессе производства маневров возникает необходимость изменить намеченный план работы, то с характером этих изменений работники, участвующие в маневрах, должны быть ознакомлены до реализации измененного плана.»

21. Передвижение маневрового локомотива (с вагонами или без вагонов) из одного маневрового района в другой допускается только по разрешению лица, распоряжающегося маневрами, после предварительного согласования с лицом, распоряжающимся маневрами, в районе которого предстоит передвижение, и с руководителем маневров, работающим в этом районе.»

22. Порядок производства маневровой работы с использованием автоматически и (или) дистанционно управляемого железнодорожного подвижного состава устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Комментарии к пп. 20 – 22 Приложения №10 к ИДП:

Ознакомление с изменениями в плане маневровой работы работников, участвующих в маневрах, производит руководитель маневров.

Лицо, распоряжающееся маневрами, в районе которого предстоит передвижение, планирует работу маневрового локомотива, заезжающего в данный маневровый район, с учетом обеспечения безопасности производства маневров, работающим в это время в районе локомотивом.

Управление маневровыми локомотивами, оборудованными маневровой автоматической локомотивной сигнализацией, может осуществляться дистанционно оператором или путем автоматической реализации задания, полученного по радиоканалу передачи данных от стационарных устройств системы маневровой автоматической локомотивной сигнализации.

Порядок производства маневровой работы с использованием автоматически и (или) дистанционно управляемого железнодорожного подвижного состава указан в Инструкции по управлению подвижным составом в автоматическом и (или) дистанционном режимах, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» № 1957р от 28 июля 2022 г., а также устанавливается в соответствии с местными инструкциями, разрабатываемыми на каждой железнодорожной станции, где применяется автоматически или дистанционно управляемый железнодорожный подвижной состав.

III. Обязанности работников, участвующих в производстве маневров**Цитата Приложения №10 к ИДП:**

«23. Руководитель маневров обязан:

- 1) выполнять задания на маневровую работу;
- 2) обеспечивать расстановку и согласованность действий всех работников, участвующих в производстве маневров, на основе ознакомления их с _____ планом и способами выполнения предстоящей маневровой работы;
- 3) формировать поезда в соответствии с требованиями Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных настоящим Приказом;
- 4) организовать маневровую работу так, чтобы были обеспечены безопасность движения, личная безопасность работников, занятых на маневрах, сохранность железнодорожного подвижного состава и груза, безопасность маневров с вагонами, занятыми людьми, негабаритными и опасными грузами класса 1 (ВМ), с пассажирскими вагонами, а также при движении маневрового состава вагонами вперед.

При вступлении на дежурство составитель поездов железнодорожной станции должен ознакомиться с наличием и расположением железнодорожного подвижного состава на путях своего района, проверить надежность его закрепления, убедиться в наличии установленных для района средств закрепления. О результатах проверки доложить дежурному по железнодорожной станции (маневровому диспетчеру).»

Комментарии к п. 23 Приложения №10 к ИДП:

Составитель поездов железнодорожной станции обязан ознакомиться с наличием и расположением железнодорожного подвижного состава на путях своего района, проверить надежность его закрепления, убедиться в наличии установленных для района средств закрепления в закрепленных за ним районах в соответствии с ТРА станции.

Надежность закрепления определяется по следующим факторам: достаточность средств закрепления (количества тормозных башмаков) по нормам, указанным в ТРА станции, правильность установки средств закрепления (для тормозных башмаков – направление укладки со стороны спуска (возможного ухода), правильность установки на рельс (полоз уложен на рельс, носок башмака касается обода колеса, или же с накатом колеса на полоз башмака, если такое требование предусмотрено ТРА станции и длительностью оставления подвижного состава).

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«24. Перед началом маневровой работы руководитель маневров обязан:

- 1) убедиться, что все работники, участвующие в маневрах, в том числе локомотивная бригада, в полном составе находятся на своих местах;
- 2) ознакомить машиниста и работников железнодорожной станции, участвующих в маневрах, с планом предстоящих маневров и о порядке их выполнения;
- 3) убедиться в отсутствии препятствий для передвижения маневрового состава.

25. Задание дежурному стрелочного поста, дежурному или оператору поста централизации о приготовлении маневрового маршрута передается руководителем маневров лично, по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, свистками локомотива, ручными свистками или средствами, в зависимости от технического оснащения железнодорожной станции, в порядке, установленном в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования –

в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.»

Комментарии к пп. 24, 25 Приложения №10 к ИДП:

Задание сигналисту или дежурному стрелочного поста установить стрелку на тот или иной железнодорожный путь может подаваться звуками различной продолжительности (свистками локомотивов, свистками руководителя маневров). В этом случае начальником железнодорожной станции должна быть составлена ведомость звуковых сигналов. При обеспечении маневровых районов устройствами технологической железнодорожной электросвязи отсутствует необходимость в таком способе передачи задания на приготовление маршрута.

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«26. В процессе работы руководитель маневров обязан:

1) до начала движения или остановки передавать сигналы и указания, касающиеся маневровых передвижений;

2) следить за своевременной (установкой до начала движения) и правильной подготовкой (установкой по маршруту) стрелок для маневровых передвижений, подачей сигналов операторами постов централизации, дежурными стрелочных постов и машинистом локомотива;

3) находиться в месте, откуда обеспечивается лучшая видимость сигналов и маршрута передвижения маневрирующего состава; в случае отсутствия радиосвязи с машинистом локомотива (из-за неисправности или отсутствия на локомотиве станционной радиосвязи) находиться в месте, откуда обеспечивается видимость ручных сигналов машинистом (или его помощником);

4) при движении по станционным железнодорожным путям вагонами вперед (за исключением надвига железнодорожных подвижных составов на сортировочные горки и (или) применения систем, предусмотренных пунктом 18 настоящего Порядка) находиться на первой по движению специальной подножке (переходной площадке, тамбуре), а при невозможности – идти по междупутью или обочине железнодорожного пути впереди осаживаемых вагонов, следить за показаниями маневровых светофоров, подаваемыми сигналами, положением стрелок по маршруту, отсутствием препятствий и людей на пути; при необходимости – принимать меры к остановке маневрового состава.

При отсутствии и неисправности радиосвязи, разрешается руководителю маневров привлекать для передачи сигналов операторов постов централизации,

дежурных стрелочных постов и работников железнодорожной станции, уполномоченных владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования);

5) при производстве маневров в условиях ограниченной и недостаточной видимости принимать дополнительные меры для обеспечения безопасности движения поездов, в том числе чаще передавать сигналы и указания машинисту по радиосвязи;

б) не допускать пропуска железнодорожного подвижного состава по взрезанной стрелке впредь до ее осмотра и ремонта;

7) убедиться в отсутствии сигналов ограждения, прежде чем подъехать к железнодорожному подвижному составу;

8) не допускать оставления вагонов без закрепления или с закреплением менее установленной в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования, нормы, вне зависимости от предполагаемого времени стоянки этих вагонов;

9) не допускать передвижений маневрового состава (с локомотивом впереди или вагонами вперед, за исключением надвига на гору и маневров толчками), не убедившись в том, что все вагоны сцеплены между собой и с локомотивом, а средства закрепления железнодорожного подвижного состава изъяты или переведены в нерабочее состояние;

10) принимать меры, исключая возможность движения отцепов в обратном направлении или выхода вагонов за предельный столбик в противоположном конце железнодорожного пути при маневрах толчками;

11) приводить рычаги в нормальное положение после отделения отцепа от железнодорожного подвижного состава, если при маневрах толчками или при надвиге железнодорожного подвижного составов на горку расцепные рычаги по условиям работы устанавливаются в положение «на буфер»;

12) убеждаться в закреплении вагонов с противоположной от маневрового локомотива стороны перед заездом маневрового локомотива (одиночного или с вагонами) на занятый вагонами железнодорожный путь для отцепки или прицепки вагонов, а также при сжатии стоящих вагонов;

13) проверять, не нарушилась ли правильность установки ранее уложенных башмаков в результате прицепки дополнительных вагонов к стоящей на железнодорожном пути группе вагонов, в том числе и закрепленных

по установленной норме, а также достаточно ли башмаков на увеличившееся количество вагонов;

14) убедиться в отсутствии препятствий для движения перед передвижением маневрового состава в местах погрузки и выгрузки грузов;

15) производить маневры с вагонами, погрузка и выгрузка которых не закончены, только после согласования с работником, распоряжающимся погрузочно-разгрузочными операциями;

16) сообщить о неисправности устройств технологической железнодорожной электросвязи дежурному по железнодорожной станции и быть готовым для подачи сигналов ручными сигнальными приборами.»

Комментарии к п. 26 Приложения №10 к ИДП:

Обязанности руководителя маневров также указываются в должностной инструкции составителя поездов (главного кондуктора).

При наличии у руководителя маневров носимой радиостанции для связи с машинистом, количество вагонов в маневровом составе условиями видимости машинистом подаваемых ему ручных сигналов не лимитируется.

Местонахождение руководителя маневров в процессе выполнения маневрового рейса может меняться (на первой по ходу движения подножке вагона, в междупутье, на обочине и др.).

При всех вариантах местонахождения руководителя маневров должно выполняться главное требование: при движении состава вагонами вперед руководитель маневров должен хорошо видеть пространство впереди состава по маршруту осаживания, следить за показаниями маневровых светофоров, подаваемыми сигналами, положением стрелок по маршруту, отсутствием препятствий и людей на пути и, при необходимости, принимать меры к остановке маневрового состава.

Взрез стрелки – принудительное перемещение острижков и(или) подвижного сердечника крестовины железнодорожной стрелки под действием колес железнодорожного подвижного состава при несанкционированном пошерстном движении по железнодорожному стрелочному переводу (Подпункт 157 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009).

Последствиями взреза стрелки могут быть: деформация острижков, деформация стрелочных тяг, поломка отдельных узлов стрелочного электропривода, необеспечение плотности прижатия острижка к рамному рельсу. Поэтому движение по взрезанной стрелке до ее осмотра запрещено.

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«27. Руководитель маневров должен организовать работу, не допустив выхода железнодорожного подвижного состава за предельные столбики

(изолирующие стыки или светофоры) противоположного конца железнодорожных путей.

Порядок согласования действий руководителя маневров с работниками противоположного конца парка (железнодорожных путей), обеспечивающий выполнение указанного требования, устанавливается в технико-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.»

Комментарии к п. 27 Приложения №10 к ИДП:

Для конкретных путей или парков, где по условиям работы необходимо соблюдать дополнительные меры безопасности (предотвращающие выход железнодорожного подвижного состава за пределы полезной длины с противоположного конца железнодорожных путей) в зависимости от местных условий необходимо выполнение дополнительных требований: включение автотормозов вагонов при маневрах или контроль со стороны работника, находящегося в противоположной горловине станции (парка станции).

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«28. Руководитель маневров должен убедиться в разрешающем показании маневрового светофора перед передачей сигнала машинисту о начале движения вагонами вперед с выездом на стрелки, а при отсутствии маневрового светофора – получить сигнал (сообщение) об установке стрелок по маршруту маневрового передвижения от работника, на которого возложен перевод стрелок.»

Комментарии к п. 28 Приложения №10 к ИДП:

Маневровыми светофорами подаются сигналы (пункт 88 ИСИ):

1) один лунно-белый огонь – разрешается маневровому составу проследовать маневровый светофор и далее руководствоваться показаниями попутных светофоров или указаниями (сигналами) руководителя маневров;

2) один синий или один красный огонь – запрещается маневровому составу проследовать маневровый светофор.

Маневровые сигналы с красным огнем устанавливаются на железнодорожных путях, по которым не предусматривается прием и отправление поездов, из тупиков, а также для приема маневровым порядком с железнодорожных путей необщего пользования на железнодорожные пути общего пользования.

Разрешение на производство маневровых передвижений подается выходными и маршрутными светофорами с показанием: один лунно-белый огонь при погашенном красном огне.

Примером невыполнения требования, указанного в данном пункте, является случай нарушения безопасности движения, который произошел 1 июня 2022 г. на железнодорожной станции Тула I – Курская Тульского центра организации работы железнодорожных станций Московской железной дороги.

1 июня 2022 г. в 03 часа 33 минуты при организации маневровых передвижений по подаче 33 вагонов маневровым локомотивом с пути № 23 сортировочно-отправочного парка железнодорожной станции Тула I – Курская Московской железной дороги на путь необщего пользования АО ОМК «Стальной путь» допущен проезд предельного столбика стрелочного перевода № 212 с последующим взрезом остряков стрелочного перевода № 208.

В процессе реализации плана маневровой работы потребовалось переставить маневровый локомотив с пути № 21 на путь № 23 сортировочно-отправочного парка. Необходимо отметить, что на железнодорожной станции Тула I – Курская в смену работает два ДСП, а путь № 23 светофором не оборудован.

После заезда на путь № 23 и прицепки к 33 вагонам, составитель поездов доложил ДСП-I о готовности к маневровым передвижениям с пути № 23 для подачи 33 вагонов на путь необщего пользования.

Далее, ДСП-I ошибочно был приготовлен маневровый маршрут с пути № 33 сортировочно-отправочного парка на путь необщего пользования и доведена соответствующая информация о его готовности составителю поездов и машинисту локомотива.

ДСП-I не убедилась в правильности восприятия машинистом и составителем поездов указания о готовности маршрута с пути № 33 сортировочно-отправочного парка.

Составитель поездов ошибочно воспринял полученную от ДСП-I информацию, как готовность маршрута с пути № 23 и передал машинисту команду на движение.

Как следствие, в момент движения маневрового состава допущен проезд предельного столбика стрелочного перевода № 212 и взрез второго по ходу движения стрелочного перевода № 208. Состав остановлен по команде ДСП-I.

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«29. При производстве маневров в местах работы ремонтных бригад, с пересечением железнодорожных переездов, около пассажирских платформ, на железнодорожных путях грузовых складов, грузовых районов, складов

топлива, вагонных и локомотивных депо, на территории заводов, мастерских составительские и локомотивные бригады должны проявлять особую бдительность, подавать звуковые сигналы при приближении состава к находящимся около железнодорожного пути или на платформах людям, а также предупреждать о движении состава людей, работающих на погрузке, выгрузке, ремонте железнодорожного пути, вагонов и других операциях.

При производстве маневров, работникам составительских и кондукторских бригад запрещается находиться на специальной подножке вагона в негабаритных и опасных местах, перечень которых устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 29 Приложения №10 к ИДП:

При маневровых передвижениях вагонами вперед через ворота, железнодорожные переезды, а также у негабаритных и опасных мест, высоких платформ, перед стоящими единицами подвижного состава руководитель маневров должен остановить маневровый состав на расстоянии не менее 5 м до этого места для определения безопасности передвижения, сойти со специальной подножки (выйти из тамбура) вагона, пройти переезд, ворота или опасное место по обочине пути и из безопасного места дать команду машинисту на дальнейшее движение.

Проезд через ворота допускается после проверки руководителем маневров их надежной фиксации в открытом положении и информирования об этом машиниста маневрового локомотива.

Скорость проследования вагонами вперед негабаритных и опасных мест на железнодорожных путях не должна превышать 3 км/ч.

Посадка руководителя маневров на вагон должна производиться после полного проследования вагоном опасного (негабаритного) места при полной остановке вагона.

Перечень негабаритных и опасных мест утверждается начальником железнодорожной станции в соответствии с Правилами по охране труда в хозяйстве перевозок ОАО «РЖД», утвержденными распоряжением ОАО «РЖД» от 4 февраля 2013 г. № 276р. Кроме того, данный перечень указывается в инструкциях по охране труда соответствующих работников (составителей поездов и т. д.).

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«30. Дежурные стрелочных постов, дежурные (операторы) постов централизации и работники, на которых возложен перевод стрелок, при производстве маневров обязаны:

1) переводить стрелки по маршруту, указанному руководителем маневров;

2) после перевода стрелки должен запереть ее на запорную закладку (кроме случаев, предусмотренных в пункте 6 настоящего Порядка) и убедиться, что остряк прилегает к рамному рельсу с отставанием менее 4 мм;

3) перед подачей сигнала или передачей сообщения о готовности маршрута для передвижения маневрового состава, проверять правильность положения стрелок в маневровом маршруте;

4) передавать до начала движения или остановки машинисту и составителю сигналы и сообщения;

5) внимательно следить за передвижениями маневрового состава, передаваемыми указаниями и сигналами, выполнять требования этих указаний и сигналов.»

Комментарии к п. 30 Приложения №10 к ИДП:

Маневровая работа на станциях с ручным обслуживанием стрелок производится при участии дежурных стрелочных постов, которые подготавливают маршруты для маневровых передвижений. Для обеспечения своевременного и правильного перевода стрелок по маршруту, руководитель маневров обязан довести до них план маневровой работы: на какие пути и через какие стрелки будут производиться маневровые передвижения, какие составы будут расформировываться и формироваться.

При производстве маневров дежурный стрелочного поста должен находиться у стрелок своего поста, по сигналу руководителя маневров устанавливать стрелки по направлению требуемого пути (стрелки) и после этого подавать сигнал о готовности стрелок для движения маневрового состава. Если в приготовлении маршрута участвуют два и более постов, то перед тем, как подать сигнал о возможности выезда маневрирующего состава на маршрут, дежурный стрелочного поста должен убедиться, что маршрут и на другом (расположенном далее) посту также готов. Без подачи сигнала (сообщения) дежурным стрелочного поста машинисту запрещается выезжать с маневровым составом или локомотивом без вагонов на стрелки, не смотря на подачу соответствующего сигнала руководителем маневров.

Дежурному стрелочного поста запрещается подавать сигнал о готовности стрелки ранее ее фактического перевода в требуемое положение, проверки

плотности прилегания остряка к рамному рельсу и выхода на безопасное расстояние.

Во время маневров дежурный стрелочного поста обязан:

- внимательно следить за передвижениями маневрового состава, за подаваемыми сигналами и своевременно выполнять требования этих сигналов;
- четко и своевременно передавать машинисту и руководителю маневров необходимые сигналы;
- перед подачей сигнала о начале передвижения маневрового состава проверить соответствие положения стрелок тому направлению, в котором должен передвигаться маневровый состав;
- нецентрализованные стрелки после перевода запереть на закладку и убедиться, что остряк плотно прилегает к рамному рельсу;
- следить, чтобы вагоны или группы вагонов, оставленные на пути после маневров, не выходили за границы полезной длины и были закреплены тормозными башмаки;
- не допускать пропуска подвижного состава по взрезанной стрелке впредь до ее осмотра и ремонта работниками службы пути;
- не допускать без разрешения дежурного по железнодорожной станции выезда маневрового состава на главные пути или пересечения их, а также выхода за входные стрелки. Такие маневры в каждом отдельном случае могут быть разрешены только дежурным по железнодорожной станции при закрытых соответствующих входных сигналах, ограждающих вход на пути и стрелки, на которых производятся маневры;
- не допускать без разрешения дежурного по железнодорожной станции или дежурного по парку выезда маневрового локомотива или состава в противоположный конец железнодорожной станции или из одного маневрового района в другой;
- не допускать без разрешения дежурного по железнодорожной станции занятия подвижным составом путей, кроме тех, которые были указаны дежурным по железнодорожной станции при даче распоряжения о маневрах;
- незамедлительно прекращать маневры на путях и стрелках, входящих в маршрут приема или отправления поезда, после получения распоряжения дежурного по железнодорожной станции о приготовлении маршрута.

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«31. Запрещается давать сигналы и указания о следовании локомотивов и маневровых составов по железнодорожному пути, с которого отправляется пассажирский поезд (вслед за поездом), до полного освобождения им этого

железнодорожного пути. Машинистам локомотивов, стоящих на железнодорожном пути, занятом пассажирским поездом, запрещается двигаться вслед за отправившимся пассажирским поездом впредь до получения сообщения о полном освобождении железнодорожного пути.»

Комментарии к п. 31 Приложения №10 к ИДП:

Данное требование необходимо для обеспечения безопасности и предотвращения столкновения подвижного состава в случае непредвиденной остановки пассажирского поезда при отправлении (срыв стоп-крана, применения машинистом экстренного торможения и других ситуаций, при которых пассажирский поезд останавливается или снижает скорость).

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«32. Дежурный по железнодорожной станции, маневровый диспетчер или дежурный по горке при необходимости производства маневров с вагонами, занятыми людьми или загруженными опасными грузами класса 1 (ВМ), а также опасными грузами, имеющими в перевозочных документах штемпели «Не спускать с горки» и «Спускать с горки осторожно», обязан поставить об этом в известность составителя поездов, а последний – своего помощника и машиниста маневрового локомотива.»

Комментарии к п. 32 Приложения №10 к ИДП:

Для исключения рисков возникновения аварий, крушений, аварийных ситуаций руководитель маневров должен быть предварительно извещен о наличии в маневровом составе вагонов занятыми людьми или загруженными опасными грузами класса 1 (ВМ), а также опасными грузами, имеющими в перевозочных документах штемпели «Не спускать с горки» и «Спускать с горки осторожно».

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«33. Локомотивная бригада обслуживающая локомотив, мотор-вагонный подвижной состав, бригада, обслуживающая специальный самоходный подвижной состав, при производстве маневров обязана:

- 1) выполнять задания на маневровую работу;
- 2) следить за подаваемыми сигналами, выполнять сигналы и указания о передвижениях;
- 3) следить за людьми, находящимися на железнодорожных путях, положением стрелок и расположением железнодорожного подвижного состава;

4) обеспечивать порядок безопасного производства маневров и сохранность железнодорожного подвижного состава.

Локомотивные бригады, обслуживающие локомотивы и работающие со сборными поездами, а также выделенные для производства маневровой работы кондуктора и составительские бригады должны знать порядок маневровой работы на железнодорожной станции. Порядок ознакомления локомотивных и составительских бригад и кондукторов с условиями маневровой работы, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 33 Приложения №10 к ИДП:

В целях обеспечения безопасного производства маневров локомотивные бригады должны знать нумерацию и специализацию путей и парков на железнодорожной станции, расположение светофоров, контактной сети, расположение грузовых, пассажирских, сортировочных устройств, вместимость путей, наличие и расположение предохранительных и улавливающих тупиков. Кроме того, необходимо знать особенности производства маневровой работы на железнодорожной станции: наличие и расположение маневровых районов, распорядителей и руководителей маневров, особенности перестановки составов из парка в парк, план и профиль, на которых расположена железнодорожная станция, расположение технических устройств, вагонных весов, сбрасывающих устройств, и другие сведения о технических устройствах железнодорожной станции, применяемых при маневровой работе.

Ознакомление работников с ТРА станций, в том числе локомотивных бригад, в ОАО «РЖД» осуществляется с применением программно-технического комплекса ИСУЖТ НС Ознакомление. Для возможности ознакомления необходимо оформить установленным порядком заявку на установку автоматизированного рабочего места в системе АС ОЗ.

Порядок ознакомления с ТРА станции выполняется в соответствии с Порядком работы с технико-распорядительными актами железнодорожных станций в эксплуатационных локомотивных депо с использованием автоматизированной системы графического тестирования АС ГРАТ, утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 6 ноября 2019 г. № 2439р.

Порядок ознакомления локомотивных и составительских бригад и кондукторов с условиями маневровой работы производится в соответствии с распоряжениями ОАО «РЖД» «Об утверждении отдельных документов, регламентирующих работу в вопросах соблюдения установленного регламента служебных переговоров» от 4 июля 2017 г. № 1258р и Типовыми требованиями по ведению регламента служебных переговоров при

производстве маневровой работы на путях общего и необщего пользования железнодорожных станций, утвержденных распоряжением ОАО «РЖД» от 5 марта 2020 г. № 496р.

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«34. Машинисту разрешается передавать управление локомотивом помощнику машиниста, имеющему права управления локомотивом, или дублеру машиниста под своим наблюдением.

Автоматически и (или) дистанционно управляемым железнодорожным подвижным составом, в зависимости от технического оснащения железнодорожного подвижного состава и железнодорожной станции управляет машинист, руководитель маневров или работник в соответствии с порядком, установленным локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Машинист локомотива (специального самоходного подвижного состава), производящий маневры с вагонами, не вправе приводить в движение локомотив или специальный самоходный железнодорожный подвижной состав с вагонами без получения от руководителя маневров указания по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, сигнала, поданного ручными сигнальными приборами, или команды, переданной лично.

Кроме получения указания (сигнала) руководителя маневров, перед выездом на стрелки централизованных маневровых маршрутов, машинист должен убедиться в наличии разрешающего показания маневрового светофора, а в случае отсутствия видимости сигнала – через работника, на которого возложено управление стрелками и светофорами. Перед выездом на нецентрализованные стрелки машинист должен получить от дежурного стрелочного поста или дежурного по железнодорожной станции сигнал или сообщение (полученное по устройствам технологической железнодорожной электросвязи или лично) о готовности стрелок для маневровых передвижений.

При отсутствии маневровых светофоров или невозможности открытия светофора перед выездом на централизованные стрелки, машинист должен получить сообщение о готовности стрелок для маневровых передвижений от работника, на которого возложено управление стрелками и светофорами в данном районе управления (лично или по устройствам технологической железнодорожной электросвязи) или переданное через руководителя маневров).

На железнодорожных станциях с электрической централизацией стрелок и светофоров в случаях передачи стрелок с центрального на местное

управление выезд на стрелки разрешается по указанию или сигналу работника, на которого возложен перевод этих стрелок.

Машинисту локомотива, производящего маневры, не разрешается приводить в движение локомотив для выезда с железнодорожного пути, на котором остаются вагоны, без получения сообщения от руководителя маневров об их закреплении, переданного по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, через работника, участвующего в маневрах, или лично.»

Комментарии к п. 34 Приложения №10 к ИДП:

Помощник машиниста, имеющий документ на право управления локомотивом, может управлять локомотивом только под наблюдением машиниста и под его личную ответственность.

Порядок производства маневровой работы с использованием автоматически и (или) дистанционно управляемого железнодорожного подвижного состава указан в Инструкции по управлению подвижным составом в автоматическом и (или) дистанционном режимах, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» № 1957р от 28 июля 2022 г., а также устанавливается в соответствии с местными инструкциями, разрабатываемыми на каждой железнодорожной станции, где применяется автоматически или дистанционно управляемый железнодорожный подвижной состав.

Также см. комментарии к пп. 28, 30 Приложения №10 к ИДП.

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«35. Машинист при следовании по станционным железнодорожным путям руководствуется показаниями маневровых светофоров, сигналами или сообщениями дежурного по железнодорожной станции, дежурных (операторов) постов централизации, дежурных стрелочных постов, передаваемыми машинисту локомотива.»

Комментарии к п. 35 Приложения №10 к ИДП:

См. комментарии к пп. 28, 30 Приложения №10 к ИДП.

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«36. Подаваемые сигналы, а также указания, получаемые по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, машинист обязан подтверждать свистком локомотива или повторением полученного указания по устройствам технологической железнодорожной электросвязи.

Если машинист не уверен в правильности восприятия сигнала или указания, либо не знает плана маневровой работы, он должен остановиться и выяснить обстановку у уполномоченного лица, руководящего маневровыми работами.»

Комментарии к п. 36 Приложения №10 к ИДП:

Подтверждение машинистом указаний, получаемых по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, с использованием свистка установлено требованиями пункта 92 ИСИ.

IV. Скорости при маневрах

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«37. Маневры производятся со скоростью не более:

1) 60 км/ч – при следовании по свободным железнодорожным путям одиночных локомотивов (мотор-вагонного подвижного состава без пассажиров) и локомотивов с вагонами, прицепленными сзади, с включенными и опробованными автотормозами;

2) 40 км/ч – при движении локомотива с вагонами, прицепленными сзади, а также при следовании одиночного специального самоходного железнодорожного подвижного состава по свободным железнодорожным путям;

3) 25 км/ч – при движении вагонами вперед по свободным железнодорожным путям, а также восстановительных и пожарных поездов;

4) 15 км/ч – при движении с вагонами, занятыми людьми, проводниками и командами, сопровождающими грузы, а также с негабаритными грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й и 6-й степеней;

5) 5 км/ч – при соединении отцепов в том числе при маневрах толчками;

6) 3 км/ч – при подходе локомотива (с вагонами или без них) к вагонам, при сцеплении вагонов, при наличии штемпеля «Не спускать с горки» в их перевозочных документах, вагонов и специального железнодорожного подвижного состава, на которые нанесен трафарет «с горки не спускать», с вагонами или с локомотивом при подходе отцепов с вагонами, имеющими отметку в документах «спускать с горки осторожно», с опасными грузами класса 1 (ВМ), с проводниками, вагонам с живностью, а на железнодорожных путях необщего пользования при проследовании вагонами вперед негабаритных мест и опасных зон и при постановке вагонов на вагоноопрокидыватель.

38. Скорость передвижения железнодорожного подвижного состава по вагонным весам зависит от конструкции весов и должна соответствовать эксплуатационной документации.

40. Скорость роспуска вагонов на сортировочных горках при различных сигналах горочных светофоров, а также условия, обеспечивающие безопасность движения и сохранность железнодорожного подвижного состава, устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) в зависимости от технического оснащения горок и местных условий.

41. Движение маневровых составов и одиночных локомотивов со скоростями в соответствии с подпунктами 1 – 3 пункта 37 настоящего Порядка разрешается производить в случаях, когда машинист предупрежден о свободности железнодорожного пути. Если машинист не извещен о свободности железнодорожного пути, то он должен следовать с особой бдительностью и скоростью, которая обеспечила бы своевременную остановку при появлении препятствия для дальнейшего движения.

При маневрах, скорость движения локомотивов, оборудованных устройствами, позволяющими дистанционно обнаруживать препятствия для движения, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к пп. 37-41 Приложения №10 к ИДП:

Маневры могут производиться со скоростью не более 60 км/ч – при следовании по свободным железнодорожным путям одиночных локомотивов (мотор-вагонного подвижного состава без пассажиров) и локомотивов с вагонами, прицепленными сзади, с включенными и опробованными автотормозами в соответствии с Методическими рекомендациями для работников структурных подразделений ОАО «РЖД», определяющих требования к порядку включения и опробования тормозов при маневровой работе, утвержденными распоряжением ОАО «РЖД» от 28 октября 2015 г. № 2555р.

Скорость передвижения железнодорожного подвижного состава по вагонным весам устанавливается в зависимости от конструкции вагонных весов в ТРА станции или Инструкции о порядке обслуживания и организации маневровой работы на железнодорожных путях необщего пользования, либо переданных в ведение других подразделений ОАО «РЖД».

Роспуск железнодорожного подвижного состава – процесс расформирования железнодорожного подвижного состава путем разделения его на отцепы, свободно скатывающиеся по установленным маршрутам

на железнодорожные пути сортировочного парка (Подпункт 210 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009).

Допускаемые скорости при роспуске вагонов с горок установлены, исходя из технической оснащенности, а также обеспечения условий расцепления вагонов на горбе горки и создания необходимых интервалов между отцепами для перевода стрелок. Скорость надвига состава до горба горки такая же как при движении состава вагонами вперед.

Скорость роспуска вагонов на сортировочных горках по одному зеленому огню, одному желтому и одному зеленому огням и одному желтому огню горочных светофоров устанавливается приказом начальника дороги в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 9 июня 2012 г. № 1158р.

Порядок применения синего огня на повторительных горочных светофорах, расположенных в середине железнодорожных путей парка приема, вместо красного огня, а также маневровых светофоров для разрешения подачи составов до горочного светофора на железнодорожных путях парка приема, а также для сигнализации на подгорочных железнодорожных путях устанавливается в соответствии с Руководящими указаниями по применению светофорной сигнализации в ОАО «РЖД» РУ-56-2018, утвержденными распоряжением ОАО «РЖД» от 25 ноября 2019 г. № 2623/р.

Максимально допустимая скорость при соединении отцепов, вагонов с грузами определенных категорий обусловлена устройством ударно-тяговых приборов подвижного состава, требованиями к сохранности подвижного состава и перевозимых грузов.

По мере развития и внедрения технических средств скорость движения локомотивов при маневрах, оборудованных устройствами, позволяющими дистанционно обнаруживать препятствия для движения, устанавливается ОАО «РЖД» в соответствии с эксплуатационной документацией на данные устройства.

V. Маневры на главных и приемоотправочных железнодорожных путях

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«42. Маневры на главных железнодорожных путях или с пересечением их, а также с выходом за входные стрелки производится с разрешения дежурного по железнодорожной станции при закрытых соответствующих входных светофорах, ограждающих вход на железнодорожные пути и стрелки, на которых производятся маневры.

В приемоотправочных парках железнодорожной станции маневры разрешаются на железнодорожных путях (стрелках), которые будут указаны дежурным по железнодорожной станции при даче задания составителю (главному кондуктору) на маневровую работу.

На железнодорожных станциях диспетчерского управления маневры на главных железнодорожных путях или с пересечением их должны допускаться с разрешения диспетчера поездного при обеспечении выполнения указанных требований.»

Комментарии к п. 42 Приложения №10 к ИДП:

Главный путь (железнодорожный транспорт) – путь железнодорожного перегона и железнодорожный путь станции, являющийся продолжением пути прилегающего перегона (Подпункт 70 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009).

Приемоотправочный железнодорожный путь – станционный путь, на котором выполняются технологические операции, связанные с приемом и отправлением поездов, посадкой и высадкой пассажиров, скрещением поездов на однопутных линиях и ожиданием обгона приоритетными поездами.

Для обеспечения своевременного и беспрепятственного пропуска поездов выполнение маневров на главных железнодорожных путях или с пересечением их должно производиться только после получения разрешения диспетчера поездного с целью исключения снижения скорости поездов или задержек поездов у входных сигналов.

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«43. Не допускаются маневры с выходом состава за границу железнодорожной станции на перегон на однопутных и по неправильному железнодорожному пути на двухпутных участках без согласия диспетчера поездного и дежурного по железнодорожной станции смежной станции и без установленного разрешения, выдаваемого машинисту. Маневры с выходом состава за границу железнодорожной станции по правильному железнодорожному пути на двухпутных участках допускаются с согласия диспетчера поездного по устному разрешению дежурного по железнодорожной станции.

На железнодорожных станциях, где на мачте входного светофора в сторону оси железнодорожной станции установлен специальный маневровый светофор, выход маневрирующего состава за границу железнодорожной станции производится по его сигналу.

Разрешением на выезд маневрирующего состава за границу железнодорожной станции на однопутном перегоне является:

1) ключ-жезл, выдаваемый машинисту маневрового локомотива перед открытием соответствующего выходного светофора, при автоматической блокировке или автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов. После первого выезда маневрового состава за границу железнодорожной станции по открытому выходному светофору и ключу-жезлу, повторные выезды на перегон при наличии у машиниста ключа-жезла осуществляются без открытия выходного светофора. На участках, оборудованных автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, где на железнодорожных станциях имеются специальные маневровые светофоры, связанные с путевыми светофорами, выезд маневрирующего состава за границу железнодорожной станции производится при разрешающем показании этого маневрового светофора. При отсутствии ключа-жезла или специального маневрового светофора для маневров с выездом за границу железнодорожной станции машинисту маневрового локомотива выдается разрешение на бланке ДУ-50, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 22 к Инструкции;

2) ключ-жезл данного перегона, а при его отсутствии – разрешение на бланке ДУ-50 при полуавтоматической блокировке;

3) жезл или ключ-жезл данного перегона при электрожезловой системе;

4) разрешение на бланке ДУ-50 при телефонных средствах связи.»

Комментарии к п. 43 Приложения №10 к ИДП:

Границами железнодорожной станции являются:

на однопутных участках – входные светофоры (рисунок 4.89);

на двухпутных участках по каждому в отдельности главному железнодорожному пути с одной стороны – входной светофор, а с другой – сигнальный знак «Граница станции» (рисунок 4.90).

На двухпутных участках, где установлены входные светофоры для приема поездов с неправильного железнодорожного пути перегона, границей железнодорожной станции по каждому в отдельности главному железнодорожному пути являются входные светофоры (рисунок 4.91).



Рисунок 4.89 – Границы железнодорожной станции на однопутном участке

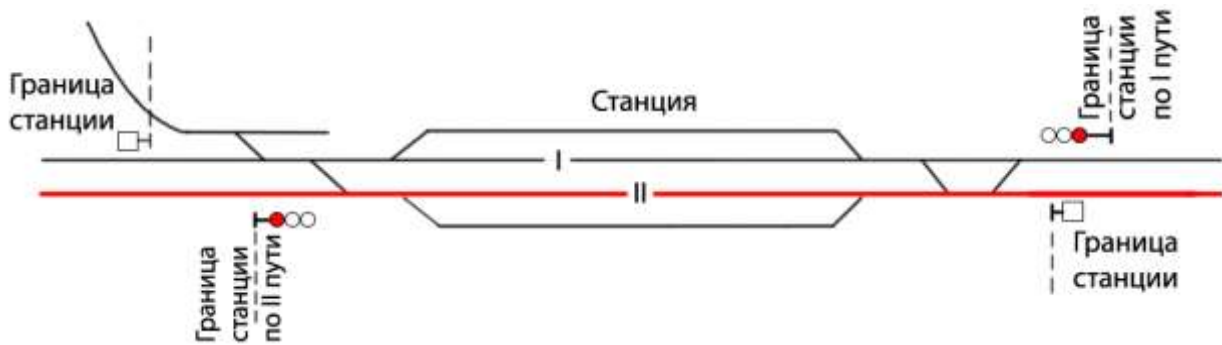


Рисунок 4.90 – Границы железнодорожной станции на двухпутных участках по каждому в отдельности главному железнодорожному пути



Рисунок 4.91 – Границы железнодорожной станции на двухпутных участках, оборудованных двусторонней автоматической блокировкой

Правильный железнодорожный путь – путь, по которому движение железнодорожного подвижного состава осуществляется в специализированном направлении.

Неправильный железнодорожный путь – железнодорожный путь, по которому осуществляется движение железнодорожного подвижного состава в направлении, противоположном специализированному направлению.

Ключ-жезл – специальный ключ, извлекаемый из аппарата управления объектами железнодорожной автоматики и телемеханики для исключения возможности отправления на железнодорожный перегон более одного железнодорожного поезда и передаваемый машинисту хозяйственного поезда или подталкивающего локомотива или руководителю работ в качестве права, гарантирующего безопасное возвращение на станцию отправления с железнодорожного перегона, оборудованного автоматической или полуавтоматической блокировкой (Подпункт 102 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009).



Рисунок 4.92 – Разрешение на выезд маневрирующего состава за границу железнодорожной станции на однопутном перегоне

На железнодорожных станциях, где на мачте входного светофора в сторону оси железнодорожной станции установлен специальный маневровый светофор (рисунок 4.93), выход маневрирующего состава за границу железнодорожной станции производится по его сигналу.



Рисунок 4.93 – входной светофор, на мачте которого в сторону оси железнодорожной станции установлен специальный маневровый светофор

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«44. Выезд маневрового состава за границу железнодорожной станции на однопутный перегон с выдачей машинисту разрешения на бланке ДУ-50 осуществляется по разрешению диспетчера поездного, передаваемому одновременно дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, без закрытия основных систем интервального регулирования движения поездов.

После получения такого разрешения дежурные по железнодорожной станции обмениваются телефонограммами:

«Могу ли производить маневры с выездом за границу станции»;

«Разрешаю производство маневров с выездом за границу станции».

Получение последней телефонограммы служит основанием для выдачи машинисту разрешения на бланке ДУ-50, наверху которой от руки делается отметка «маневры с выездом за границу станции».

Обмен указанными телефонограммами осуществляется по поездной диспетчерской связи под контролем диспетчера поездного.

Запрещается делать запрос и давать разрешение о выезде маневрового состава за границу железнодорожной станции при занятости перегона встречным поездом.

При даче согласия в момент следования по перегону поезда, отправленного с железнодорожной станции производства маневров, перегон считается занятым до получения со смежной железнодорожной станции сообщения о прибытии поезда и передаче на эту железнодорожную станцию уведомления об окончании маневров:

«Маневры с выездом маневрового состава за границу станции закончены».

Все переговоры о выезде маневрового состава за границу железнодорожной станции оформляются записями в журнале поездных телефонограмм.»

Комментарии к п. 44 Приложения №10 к ИДП:

Разрешение на бланке ДУ-50 с проставлением специальной отметки выдается машинисту при выезде маневрового состава за границу железнодорожной станции на однопутный перегон.

<p>КОРЕШОК ПУТЕВОЙ ЗАПИСКИ <i>Маневры с выездом за границу</i> <i>станции</i> Железнодорожная станция (штемпель) <i>Иваново</i></p> <p>« <u>10</u> » <u>июня</u> 20<u>22</u> г.</p> <p><u>10</u> ч <u>40</u> минут</p> <p>Выдана на поезд № _____ (толкачу поезд № _____)</p> <p>Дежурный по железнодорожной станции <u><i>Сидорова</i></u></p>	<p>ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА <i>Маневры с выездом за границу станции</i> Железнодорожная станция (штемпель) <i>Иваново</i></p> <p>« <u>10</u> » <u>июня</u> 20<u>22</u> г.</p> <p><u>10</u> ч <u>40</u> минут</p> <p>Разрешаю поезду (толкачу поезда) № _____ отправиться с _____ пути по _____ пути и следовать до входного сигнала станции _____ (до _____ км) с возвращением обратно.</p> <p>Системы интервального регулирования не действуют.</p> <p>Дежурный по железнодорожной станции <u><i>Сидорова</i></u> (ненужное зачеркнуть)</p>
---	--

Рисунок 4.94 – Форма бланка ДУ-50 (бланк белого цвета) при выезде маневрового состава за границу железнодорожной станции на однопутный перегон

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«45. При необходимости выезда маневрового состава за границу железнодорожной станции по неправильному железнодорожному пути двухпутного или одному из железнодорожных путей многопутного перегона, не оборудованного двусторонней автоматической блокировкой, действие автоматической блокировки по этому железнодорожному пути перегона закрывается. После закрытия автоматической блокировки выезд маневрового состава за границу железнодорожной станции осуществляется с выдачей машинисту локомотива разрешения на бланке ДУ-50 при этом в отметке, производимой наверху, добавляются слова «по неправильному пути».

При двусторонней автоматической блокировке после переключения системы на соответствующее направление движения выезд маневрового состава за границу железнодорожной станции по неправильному железнодорожному пути производится по правилам, предусмотренным подпунктом 1 пункта 43 настоящего Порядка для однопутных перегонов.»

Комментарии к п. 45 Приложения №10 к ИДП:

Электронная подпись. Подписал: Храмов А.М.
№2603/р от 07.10.2022

При необходимости выезда маневрового состава за границу железнодорожной станции по неправильному железнодорожному пути двухпутного или одному из железнодорожных путей многопутного перегона, не оборудованного двусторонней автоматической блокировкой, действие автоматической блокировки по этому железнодорожному пути перегона в установленном порядке закрывается. После закрытия автоматической блокировки выезд маневрового состава за границу железнодорожной станции осуществляется с выдачей машинисту локомотива разрешения на бланке белого цвета формы ДУ-50 с проставлением специальной отметки.

КОРЕШОК ПУТЕВОЙ ЗАПИСКИ <i>Маневры с выездом за границу станции по неправильному пути</i> Железнодорожная станция (штампель) <i>Иваново</i> « <u>10</u> » <u>июня</u> 20 <u>22</u> г. <u>10</u> ч <u>40</u> минут Выдана на поезд № _____ (толкачу поезд № _____) Дежурный по железнодорожной станции <u>Сидорова</u>	ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА <i>Маневры с выездом за границу станции по неправильному пути</i> Железнодорожная станция (штампель) <i>Иваново</i> « <u>10</u> » <u>июня</u> 20 <u>22</u> г. <u>10</u> ч <u>40</u> минут Разрешаю поезду (толкачу поезда) № _____ отправиться с _____ пути по _____ пути и следовать до входного сигнала станции _____ (до _____ км) с возвращением обратно. Системы интервального регулирования не действуют. Дежурный по железнодорожной станции <u>Сидорова</u> (ненужное зачеркнуть)
--	---

Рисунок 4.95 – Форма бланка ДУ-50 (бланк белого цвета) при выезде маневрового состава за границу железнодорожной станции по неправильному железнодорожному пути двухпутного или одному из железнодорожных путей многопутного перегона, не оборудованного двусторонней автоматической блокировкой

Направление движения по пути перегона – установленное в данный момент разрешенное направление движения железнодорожных поездов по пути перегона (Подпункт 192 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009).

Смена направления движения (по пути перегона) – процедура изменения разрешенного направления движения железнодорожных поездов по пути

свободного перегона между двумя железнодорожными станциями (Подпункт 193 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009).

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«46. Занятие приемоотправочных железнодорожных путей железнодорожным подвижным составом при производстве маневров производится с разрешения дежурного по железнодорожной станции, а на промежуточных железнодорожных станциях с согласия диспетчера поездного и дежурного по станции.

Не допускается занимать улавливающие тупики любым железнодорожным подвижным составом, а предохранительные тупики – пассажирскими и грузовыми вагонами, занятыми людьми, и грузовыми вагонами с опасными грузами.»

Комментарии к п. 46 Приложения №10 к ИДП:

Улавливающий тупик – тупиковый железнодорожный путь, предназначенный для остановки потерявшего управление поезда или части поезда при движении (Подпункт 2.7.21 пункта 2.7 ГОСТ 34530-2019).

Предохранительный тупик – железнодорожный путь, предназначенный для предупреждения выхода железнодорожного подвижного состава на маршруты следования поездов (Подпункт 2.7.20 пункта 2.7 ГОСТ 34530-2019).

В целях предотвращения повреждения подвижного состава, травмирования людей, возникновения аварийных ситуаций с опасными грузами не допускается занимать улавливающие и предохранительные тупики указанным железнодорожным подвижным составом.

VI. Маневры на сортировочных горках и вытяжных железнодорожных путях

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«47. На железнодорожных станциях, имеющих горочные устройства для сортировки вагонов, маневры должны производиться в соответствии с инструкциями, утвержденными владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

В инструкциях по работе сортировочных горок с учетом местных особенностей железнодорожных станций должны предусматриваться меры, исключающие возможность самопроизвольного движения вагонов

с сортировочных железнодорожных путей в противоположную от сортировочной горки горловину (использование заграждающих устройств, укладка ограждающих тормозных башмаков, торможение отцепов в глубине парка, согласованность между работниками сортировочной горки и сортировочного парка и меры, установленные локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 47 Приложения №10 к ИДП:

Сортировочная горка – специально профилированное возвышение на железнодорожной станции, состоящее из надвижной части, горба и спускной части сортировочной горки, обеспечивающее под действием силы тяжести скатывание вагонов распускаемого железнодорожного подвижного состава до расчетной точки (Подпункт 15 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009).

Механизированная сортировочная горка – сортировочная горка, оснащенная вагонными замедлителями, которые располагаются на одной или более тормозных позициях (Подпункт 16 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009).

Автоматизированная сортировочная горка – механизированная сортировочная горка, оснащенная средствами автоматизации технологических операций дистанционного управления расформированием железнодорожных подвижных составов (Подпункт 17 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009).

Станционный вытяжной путь – железнодорожный путь, предназначенный для вытягивания расформировываемого железнодорожного подвижного состава с последующим его делением на отцепы при обратных движениях, а также

для осаживания составов на пути железнодорожной станции при их формировании (Подпункт 72 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009).

Отцеп – один или несколько железнодорожных вагонов одного назначения, отцепляемых от расформировываемого железнодорожного состава и направляемых на соответствующий железнодорожный путь (Подпункт 216 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009).

Вагонный замедлитель – устройство, предназначенное для регулирования скорости скатывания отцепов на сортировочной горке, размещаемое в пределах тормозных позиций (Подпункт 76 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009).

Инструкции по работе сортировочных горок должны разрабатываться в соответствии с Методическими рекомендациями по составлению инструкции по работе сортировочной горки с установлением требований по обеспечению безопасности движения, утвержденными распоряжением .ОАО «РЖД» от 29 декабря 2018 г. № ЦД-248/р, в которых должны отражаться

рекомендуемые типовые меры безопасности, исключая выход подвижного состава за пределы полезной длины сортировочных путей с противоположной стороны парка при роспуске с сортировочных горок.

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«48. Перед роспуском вагонов с сортировочной горки дежурный по горке обязан:

1) проверить степень свободы железнодорожных путей со стороны горки и наличие проходов на них;

2) ознакомиться с планом предстоящего роспуска, последовательностью расположения отцепов, числом вагонов в каждом отцепе, ходовыми качествами отцепов, наличием вагонов, требующих особой осторожности при роспуске, длиннобазных (имеющих расстояние между центрами осей внутренних колесных пар более 11,3 м) и данными, необходимыми для обеспечения безопасного роспуска вагонов;

3) обеспечить ознакомление с характером предстоящего роспуска работников, участвующих в сортировке вагонов (операторов распорядительного и исполнительного постов, составителя поездов, регулировщиков скорости движения вагонов);

4) включить устройства автоматизации сортировочной работы.»

Комментарии к п. 48 Приложения №10 к ИДП:

Рекомендуемые типовые меры обеспечения безопасности при подготовке к роспуску на всех сортировочных горках приведены в Методических рекомендациях по составлению инструкции по работе сортировочной горки с установлением требований по обеспечению безопасности движения, утвержденных распоряжением ОАО «РЖД» от 29 декабря 2018 г. № ЦД-248/р.

Устройства горочной механизации и автоматизации – устройства сортировочной горки, реализующие функции управления и контроля приема, надвига и роспуска составов железнодорожных вагонов, свободного скатывания и накопления вагонов в сортировочном парке, формирования и отправления железнодорожных поездов с железнодорожной станции, мониторинга и диагностики технических средств (Подпункт 77 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009).

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«49. Дежурный по горке, операторы распорядительного и исполнительных постов, составители поездов, регулировщики скорости движения вагонов

в процессе роспуска должны регулировать скорость надвига и степень торможения вагонов в зависимости от заполнения сортировочных железнодорожных путей, условий прохода отцепов в стрелочной зоне и на подгорочных железнодорожных путях, величины отцепов, чередования назначения отцепов по железнодорожным путям сортировочного парка.

В процессе роспуска дежурный по горке, операторы распорядительного и исполнительных постов должны следить за направлением движения отцепов и их скоростью, проверять правильность их следования по железнодорожным путям сортировочного парка, контролировать работу устройств автоматизации сортировочной работы.»

Комментарии к п. 49 Приложения №10 к ИДП:

Оперативно принятое решение оператором сортировочной горки о направлении того или иного отцепа на путь не в соответствии с планом роспуска (с целью исключения нагона отцепов, столкновения подвижного состава и т.п.) не является изменением плана роспуска.

В случае несовпадения фактических номеров вагонов данным сортировочного листка (размеченного натурального листа) составитель поездов должен незамедлительно проинформировать об этом оператором сортировочной горки по радиосвязи (или другим способом извещения).

Содержание рельсов в местах установки тормозных башмаков, используемых как для торможения вагонов, так и для ограждения путей, должно обеспечивать устойчивое положение тормозного башмака на рельсе и исключать его заклинивание при наезде колеса.

Типовые меры безопасности при выполнении роспуска приведены в Методических рекомендациях по составлению инструкции по работе сортировочной горки с установлением требований по обеспечению безопасности движения, утвержденных распоряжением ОАО «РЖД» от 29 декабря 2018 г. № ЦД-248/р.

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«50. При нахождении на сортировочных (сортировочно-отправочных) железнодорожных путях вагонов с опасными грузами класса 1 (ВМ) и цистерн со сжиженными газами, маневровые диспетчеры и дежурные по сортировочным горкам обязаны вести учет железнодорожных путей, на которых такие вагоны находятся.

Вагоны с взрывчатыми материалами при наличии в перевозочных документах штампа «Не спускать с горки» цистерны со сжиженными газами и порожние цистерны из-под сжиженных газов после постановки

на сортировочные (сортировочно-отправочные) железнодорожные пути должны немедленно ограждаться со стороны горки, полугорки или вытяжного железнодорожного пути двумя охранными тормозными башмаками, укладываемыми на оба рельса через 25 м друг от друга таким образом, чтобы общее расстояние от ограждаемых вагонов до тормозного башмака, расположенного первым от сортировочного устройства, было не менее 50 м.

Последующие отцепы, направляемые на эти железнодорожные пути, должны быть остановлены перед местом расположения охранных тормозных башмаков

до накопления группы, состоящей не менее чем из 10 вагонов. Роспуск вагонов или их направления при маневрах толчками на такие железнодорожные пути восстанавливается после соединения этой группы с ограждаемыми вагонами.

Если расстояние от ограждаемых вагонов, при наличии в перевозочных документах штампа «Не спускать с горки», до конца парковой тормозной позиции со стороны горки или вытяжки составляет менее 50 м,

то последующие отцепы на эти железнодорожные пути должны направляться посредством осаживания.

Меры обеспечения безопасности при нахождении вышеуказанных вагонов

на путях сортировочных парков автоматизированных горок устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

В процессе роспуска дежурный по горке, оператор распорядительного поста или горочный составитель с помощью двусторонней парковой или других, установленных локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) видов связи, информирует операторов исполнительных постов, регулировщиков скорости движения вагонов, дежурных стрелочных постов об отцепах, требующих особой осторожности.

Все работники, участвующие в роспуске, при спуске с горок таких отцепов,

а также при роспуске любых отцепов на железнодорожные пути, где имеются вагоны с грузами, требующими осторожности, должны внимательно обеспечивать безопасность роспуска и сохранность железнодорожного подвижного состава. Скорость надвига, а также силу торможения на вагонных замедлителях регулировать с учетом создания необходимых интервалов между отцепами и безусловного соблюдения установленных скоростей при соударении вагонов.

Порядок информирования работников о наличии в распускаемом составе и на железнодорожных путях сортировочного парка вагонов с грузами отдельных категорий, указанных в правилах перевозок грузов, порожних вагонов железнодорожным транспортом, предусмотренных частью первой статьи 3 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее – правила перевозок грузов железнодорожным транспортом) и Правилах перевозок опасных грузов, требующими особой осторожности, устанавливается в локальных нормативных актах, утверждаемых владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 50 Приложения №10 к ИДП:

При постановке на сортировочные (сортировочно-отправочные) пути вагоны с ВМ, цистерны со сжиженными газами или порожние из-под сжиженных газов ограждаются со стороны горки (вытяжного пути при выполнении маневров толчками) двумя охранными тормозными башмаками, укладываемыми на оба рельса через 25 м друг от друга таким образом, чтобы общее расстояние от ограждаемых вагонов до тормозного башмака, расположенного первым от сортировочного устройства, было не менее 50 м (рисунок 4.96).

Охранные тормозные башмаки – тормозные башмаки, которыми должен быть огражден сортировочный (сортировочно-отправочный) железнодорожный путь, после постановки на него вагонов с ВМ, цистерн со сжиженными газами и порожних цистерн из-под сжиженных газов.

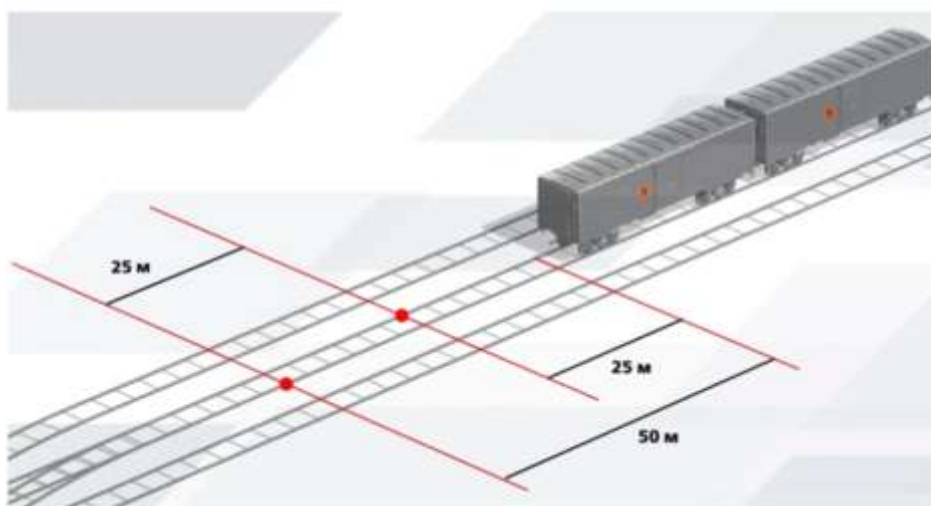


Рисунок 4.96 – Схема укладки охранных тормозных башмаков

Нормальный режим роспуска отцепов (или их направления при маневрах толчками) на пути расположения вагонов с ВМ, цистерн со сжиженными

газами или порожних из-под сжиженных газов может быть восстановлен только после соединения указанных вагонов (посредством осаживания) с группой не менее чем из 10 вагонов.

Для обеспечения безопасности движения вагоны, запрещенные к распуску, рекомендуется расставлять маневровым локомотивом в соответствии со специализацией путей со стороны района формирования.

Скорость соединения (сцепления) вагонов с ВМ и цистерн для перевозки сжиженных газов (в груженом и порожнем состоянии) с другими вагонами или с локомотивом не должна превышать 3 км/ч.

Типовые меры безопасности при нахождении вагонов, указанных в настоящем пункте на путях сортировочных парков автоматизированных сортировочных горок установлены в Методических рекомендациях по составлению инструкции по работе сортировочной горки с установлением требований по обеспечению безопасности движения, утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 29 декабря 2018 г. № ЦД-248/р).

Порядок информирования работников о наличии в распускаемом составе и на железнодорожных путях сортировочного парка вагонов с грузами отдельных категорий, указанных в правилах перевозок грузов железнодорожным транспортом и Правилах перевозок опасных грузов, требующими особой осторожности, устанавливается местной инструкцией по работе сортировочной горки.

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«51. Не допускается производить маневры толчками и распускать с горки:

1) вагоны, занятые людьми, кроме вагонов с проводниками (командами), сопровождающими грузы;

2) вагоны с грузами отдельных категорий, указанных в Правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте и Правилах перевозок опасных грузов.

3) платформы и полувагоны, загруженные грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й, 6-й степеней и грузами с верхней негабаритностью 3-й степени и сверхнегабаритными, груженые транспортеры;

4) локомотивы в недействующем состоянии, мотор-вагонный подвижной состав, составы рефрижераторных поездов, пассажирские вагоны, краны на железнодорожном ходу;

5) вагоны и специальный железнодорожный подвижной состав, имеющий трафарет или отметку в перевозочных документах «С горки не спускать»;

6) сцепы из двух и более платформ, загруженных рельсами или длинномерными грузами.

Железнодорожный подвижной состав, указанный в подпунктах 1 – 6 настоящего пункта, разрешается пропускать через сортировочную горку только с локомотивом.

Не допускается пропускать через сортировочные горки:

- 1) груженые и порожние транспортеры, имеющие 12 и более осей;
- 2) груженые транспортеры сцепного типа грузоподъемностью 120 т при наличии в сцепе одной или двух промежуточных платформ;
- 3) железнодорожный подвижной состав, имеющий трафарет «Через горку не пропускать».

Комментарии к п. 51 Приложения №10 к ИДП:

В целях предотвращения возникновения аварийных и опасных ситуаций, повреждения подвижного состава, травмирования людей, повреждения грузов не допускается производить маневры толчками и распускать с сортировочной горки указанный железнодорожный подвижной состав.

Существует отдельный железнодорожный подвижной состав, который запрещено пропускать через механизированную сортировочную горку.

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«52. Маневры толчками и роспуск с сортировочных горок вагонов с грузами отдельных категорий, указанных в правилах перевозок грузов железнодорожным транспортом, рефрижераторных вагонов и секций должны производиться с осторожностью.

Скорость роспуска вагонов на сортировочных горках при различных показаниях горочных светофоров, а также условия, обеспечивающие сохранность железнодорожного подвижного состава, устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) в зависимости от технического оснащения горок и местных условий.

При наличии в перевозочных документах штампея «Не спускать с горки»

или нанесенном трафарете «С горки не спускать», маневры производятся осаживанием или «съемом» локомотивом со стороны подгорочного парка, с соблюдением норм прикрытия с особой осторожностью, без толчков и резких остановок. Пропуск их через сортировочную горку должен производиться только с локомотивом.

Роспуск с сортировочных горок рефрижераторных секций, а также автономных вагонов с машинным охлаждением осуществляется под желтый огонь горочного светофора.

Перед роспуском с горки вагонов с проводниками (командами), сопровождающими груз или живность, а также перед началом производства маневров толчками с такими вагонами проводники и команды должны быть предупреждены составителями поездов о предстоящих маневрах.»

Комментарии к п. 52 Приложения №10 к ИДП:

Горочными светофорами подаются сигналы (пункт 89 ИСИ):

1) один зеленый огонь – разрешается роспуск вагонов с установленной скоростью;

2) один желтый огонь – разрешается роспуск вагонов с уменьшенной скоростью;

3) один желтый и один зеленый огонь – разрешается роспуск вагонов со скоростью, промежуточной между установленной и уменьшенной;

4) один лунно-белый огонь – разрешается горочному (маневровому) локомотиву проследовать через горб горки в подгорочный парк и производить маневры на железнодорожном пути сортировочного парка;

5) один красный огонь – Запрещается роспуск;

б) буква «Н» белого цвета на световом указателе, горящая одновременно с красным огнем, или при погашенном красном огне – осадить вагоны с горки назад.

Скорость роспуска вагонов на сортировочных горках по одному зеленому огню, одному желтому и одному зеленому огням и одному желтому огню горочных светофоров устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

В тех случаях, когда видимость сигналов горочного светофора не обеспечивается, для информации машиниста о показании горочного светофора применяются повторительные светофоры или горочная автоматическая локомотивная сигнализация. Повторительные и локомотивные светофоры сигнализируют теми же огнями, что и основной горочный светофор. На повторительных горочных светофорах, расположенных в середине железнодорожных путей парка приема, вместо красного огня в порядке, установленном Руководящими указаниями по применению светофорной сигнализации в ОАО «РЖД» РУ-56-2018, применяется синий.

Для разрешения подачи составов до горочного светофора на железнодорожных путях парка приема, а также для сигнализации на подгорочных железнодорожных путях в порядке, установленном Руководящими указаниями по применению светофорной сигнализации в ОАО «РЖД» РУ-56-2018, применяются маневровые светофоры.

Скорость соединения вагонов, имеющих в документах отметку «спускать с горки осторожно» с другими вагонами и с локомотивом на путях сортировочного (сортировочно-отправочного) парка должна быть не более 3 км/ч.

При роспуске с сортировочных горок (выполнении маневров толчками) рефрижераторных секций, а также автономных вагонов с машинным охлаждением соударение их с вагонами, стоящими на железнодорожных путях, а также последующих отцепов с ними не допускается. Роспуск указанных вагонов производится под желтый огонь горочного светофора.

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«53. Каждый регулировщик скорости движения вагонов в процессе роспуска обязан следить за наличием вагонов на сортировочном железнодорожном пути и при его заполнении заранее сообщать об этом старшему регулировщику, дежурному по горке или составителю на сортировочной горке.

Для обеспечения безаварийной работы, регулировщики скорости движения вагонов обязаны:

1) находиться на обслуживаемых ими железнодорожных путях к началу роспуска состава;

2) следить за сообщениями и командами, подаваемыми дежурным по горке, за сигналами, подаваемыми составителем поездов или машинистом локомотива;

3) расчетливо тормозить вагоны, при этом обеспечивает полное использование вместимости железнодорожных путей и безопасный подход отцепов к вагонам, стоящим на железнодорожных путях подгорочного парка. При роспуске с горки больших отцепов дополнительные тормозные башмаки подкладываются под колесные пары посредством специальной вилки;

4) по указанию составителя или дежурного по горке извлекать из-под вагонов тормозные башмаки при заезде на железнодорожный путь локомотива для соединения вагонов;

5) помогать регулировщикам скоростей движения вагонов, обслуживающим соседние железнодорожные пути, при интенсивном следовании отцепов в районы их работы.»

Комментарии к п. 53 Приложения №10 к ИДП:

См. комментарий к п. 49 Приложения №10 к ИДП.

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«54. При торможении вагонов на железнодорожных путях запрещается устанавливать тормозные башмаки:

- 1) перед рельсовым стыком (не более 1 м) и на рельсовом стыке (если он не сварен);
- 2) перед крестовиной стрелочного перевода;
- 3) на рамный рельс стрелочного перевода, к которому прилегает остряк;
- 4) на наружный рельс кривой.

Комментарии к п. 54 Приложения №10 к ИДП:

При невыполнении указанных требований безопасности при торможении вагонов возникает риск заклинивания тормозного башмака с последующим перекатыванием колесной пары через его головку, что приводит к сходу вагона.

Ввиду того, что при движении вагона в кривой, гребень колеса набегает на внутреннюю грань наружного рельса – тормозной башмак, установленный на наружный рельс кривой, может быть «выбит» из-под колеса вагона.

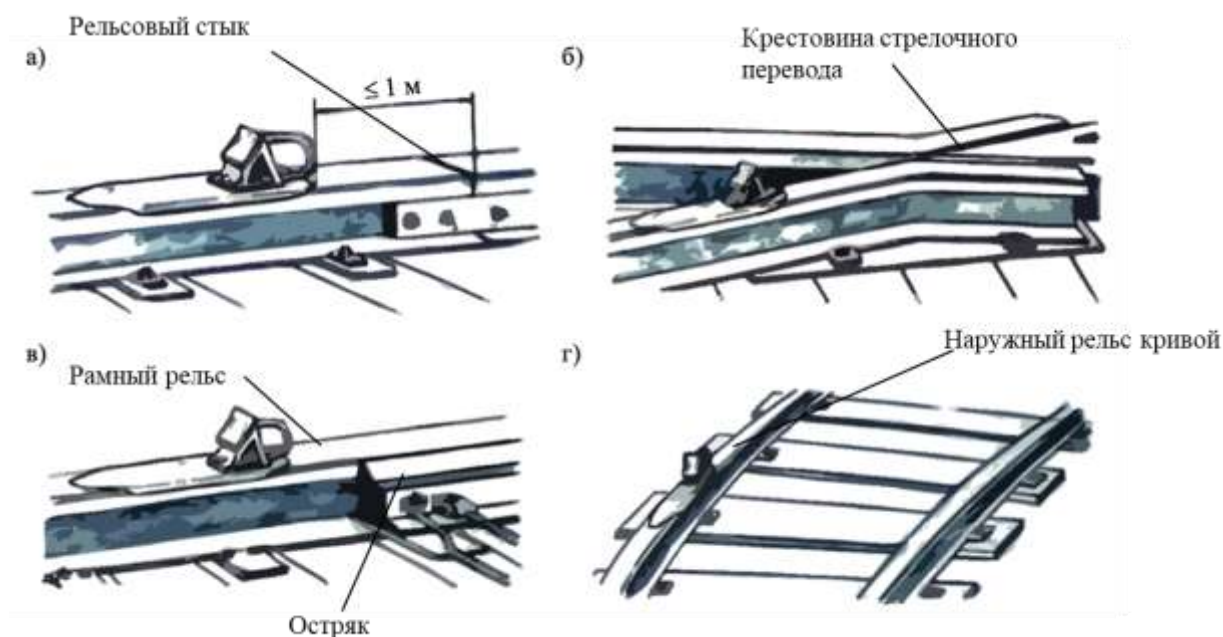


Рисунок 4.97 – Примеры неправильной установки тормозных башмаков при торможении и креплении вагонов: а) перед рельсовым стыком (ближе 1 м до стыка) и на рельсовом стыке (если он не сварен); б) перед крестовиной стрелочного перевода; в) на рамный рельс стрелочного перевода, к которому прилегает остряк; г) на наружный рельс кривой

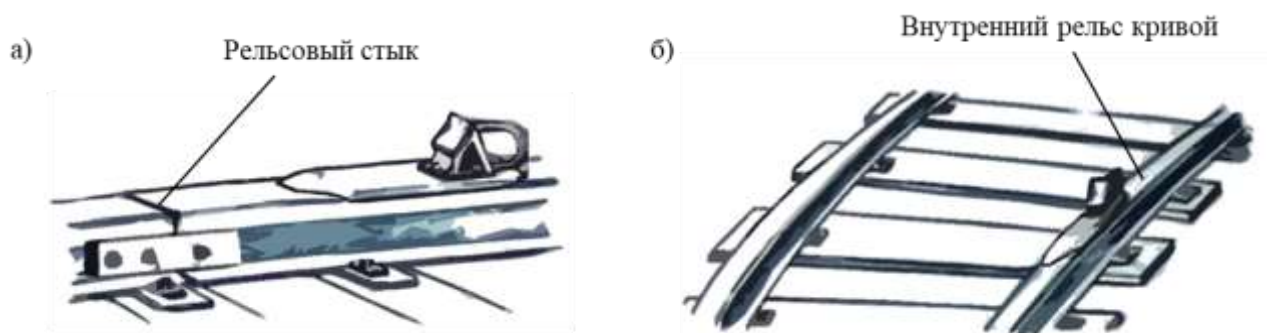


Рисунок 4.98 – Примеры правильной установки тормозных башмаков при торможении и закреплении вагонов: а) после рельсового стыка; б) на внутренний рельс кривой

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«51. При торможении запрещается пользоваться неисправными тормозными башмаками.

Перечень неисправностей тормозных башмаков, при которых запрещается ими пользоваться, а также требования к тормозным башмакам приведены в приложении № 12 к Инструкции.»

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«55. Запрещается осаживание и соединение вагонов в сортировочном парке (со стороны горки или с противоположной стороны железнодорожных путей сортировочного парка) без предварительного согласования между дежурным по горке (составителем) и составителем или работником противоположного конца сортировочного парка в порядке, установленном в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Перед осаживанием составитель обязан убедиться в:

- 1) отсутствии тормозных башмаков под вагонами;
- 2) рабочем положении расцепных рычагов автосцепки вагонов;
- 3) отсутствии препятствий для движения.»

Комментарии к п. 55 Приложения №10 к ИДП:

Типовые меры безопасности по производству маневров в сортировочном парке для всех типов сортировочных горок приведены в Методических рекомендациях по составлению инструкции по работе сортировочной горки с установлением

требований по обеспечению безопасности движения, утвержденных распоряжением ОАО «РЖД» от 29 декабря 2018 г. № ЦД-248/р.

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«56. Маневры на вытяжных железнодорожных путях производятся осаживанием, серийными или одиночными толчками.

При производстве маневров толчками для районов, где этот метод является основным при организации маневровой работы, в технико-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования, должны быть указаны: порядок торможения отцепов, наличие и порядок применения технических средств и условия, обеспечивающие безопасность при производстве маневров.»

Комментарии к п. 56 Приложения №10 к ИДП:

В ОАО «РЖД» указанные требования приводятся в приложении к ТРА станции – Инструкции о порядке производства маневров толчками, разрабатываемой в соответствии с Методическими рекомендациями по составлению инструкции по работе сортировочной горки с установлением требований по обеспечению безопасности движения, утвержденными распоряжением ОАО «РЖД» от 29 декабря 2018 г. № ЦД-248/р.

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«57. Регулировать разгон состава для толчка составитель обязан с учетом ходовых качеств и веса отцепа, свободности сортировочных железнодорожных путей и атмосферных условий так, чтобы дежурные постов централизации, операторы постов централизации, дежурные стрелочных постов и регулировщики скорости движения вагонов имели время для перевода стрелок и укладки тормозных башмаков и чтобы скорости соударения вагонов не превышали установленные.»

Комментарии к п. 57 Приложения №10 к ИДП:

См. комментарии к п.п. 14, 37, 48, 49.

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«58. При выявлении в процессе роспуска ситуации, угрожающей безопасности движения поездов, жизни и здоровью людей, операторы горочных постов, дежурные стрелочных постов, регулировщики скорости движения вагонов и работники, участвующие в маневрах, должны немедленно

поставить

в известность дежурного по сортировочной горке, горочного составителя, подать команду (сигнал) остановки и принять меры к задержанию очередного движущегося отцепа.»

Комментарии к п. 58 Приложения №10 к ИДП:

Дежурный по сортировочной горке должен перекрыть сигнал горочного светофора и остановить роспуск в следующих случаях:

нагон отцепа вслед идущим отцепом;

сход вагона на спускной части горки или пути сортировочного (сортировочно-отправочного) парка;

отсутствие должного эффекта торможения вагонными замедлителями (при переводе замедлителя в рабочее положение не происходит требуемое снижение скорости движения отцепа);

понижение давления в воздушной магистрали вагонных замедлителей ниже допустимой нормы;

во всех случаях, когда создается угроза безопасности движения, жизни и здоровью людей.

(Методические рекомендации по составлению инструкции по работе сортировочной горки с установлением требований по обеспечению безопасности движения, утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 29 декабря 2018 г. № ЦД-248/р).

VII. Маневровая работа в районах железнодорожных станций, не обслуживаемых дежурными стрелочными постами

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«59. Перед заездом маневрового локомотива на железнодорожные пути грузовых районов, угольных складов, вагонных или локомотивных депо, производственных цехов (участков), дежурный по железнодорожной станции (дежурный поста централизации) или составитель поездов согласует возможность подачи или вывода вагонов с руководителем работ в данном районе или представителем производственного цеха (участка).

Порядок согласования устанавливается в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.»

Комментарии к п. 59 Приложения №10 к ИДП:

Информацией о расположении подвижного состава, окончании и начале погрузочно-разгрузочных и ремонтно-технических операций располагает руководитель работ в данном районе или представитель производственного цеха (участка), с которым согласовывается заезд в данный маневровый район.

Фронтом выгрузки (погрузки) называется протяженность пути (в вагонах), используемого для одновременной выгрузки (погрузки). При небольших фронтах выгрузки (погрузки) требуется перестановка вагонов к выгрузочному (погрузочному) устройству. Такие условия возникают, например, при погрузке сыпучих грузов из бункеров, на элеваторах. Руководитель маневров (составитель поездов) должен учитывать необходимость точной постановки вагонов непосредственно у погрузочно-разгрузочного устройства. Перед каждым передвижением вагонов следует проверять, находится ли устройство в пределах габарита приближения строений.

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«60. Перед заездом локомотива, маневрового состава, специального железнодорожного подвижного состава на железнодорожные пути районов, где стрелки не обслуживаются дежурными стрелочных постов, а также при возвращении из таких районов составитель поездов, а при его отсутствии – локомотивная бригада (машинист специального железнодорожного подвижного состава) должны согласовать с дежурным по железнодорожной станции (дежурным поста централизации) свои действия, а также обязаны внимательно проверять положение железнодорожных путей и стрелок и убеждаться

в отсутствии препятствий для движения, осмотреть стоящие на железнодорожных путях вагоны, проверить наличие тормозных башмаков под железнодорожным подвижным составом, предупредить о предстоящих маневрах находящихся на железнодорожных путях работников.

Перевод стрелок в таких районах осуществляется составителем поездов или работником, указанным в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.»

Комментарии к п. 60 Приложения №10 к ИДП:

Маневры в районах с нецентрализованными стрелками, не обслуживаемыми дежурными работниками, характеризуются тем, что за

установку стрелок по маршруту и его свободу отвечает руководитель маневров.

Цитата Приложения №10 к ИДП:

«61. Запрещается выезд на станционные железнодорожные пути маневровых локомотивов или составов из районов, не обслуживаемых дежурными стрелочных постов, без разрешения дежурного по железнодорожной станции (дежурного поста централизации).

Порядок выезда маневровых локомотивов из таких районов устанавливается в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.»

Комментарии к п. 61 Приложения №10 к ИДП:

Маневры в районах с централизованными стрелками, характеризуются тем, что контроль положения стрелочных переводов, состояния (занятость, свобода) контролируется на аппарате управления, перевод стрелок и открытие светофоров осуществляет дежурный работник с аппарата управления. У машиниста маневрового локомотива, руководителя маневров отсутствует информация о том, находится ли стрелка, путь или участок пути в подготовленном или планируемом к приготовлению маршруте. В этом случае несанкционированный выезд маневрового состава (локомотива) в централизованную зону может привести к приему поезда по неготовому маршруту, столкновению, сходу подвижного состава.

Комментарии к приложению № 11 к инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации «Порядок производства маневровой работы, формирования и пропуска поездов с вагонами, загруженными опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами)»

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Цитата Приложения №11 к ИДП:

«1. К опасным грузам класса 1 относятся взрывчатые вещества, способные к химическому превращению при внешних механических, электрических, термических и других воздействиях, а также пиротехнические средства, составы и изделия, содержащие одно или несколько взрывчатых, пиротехнических веществ (далее – ВМ).

В перевозочных документах на вагоны с ВМ отправителем указывается его наименование, номер ООН или Условный номер.

Подготовка ВМ к перевозке, упаковка, размещение маркировок и нанесение знаков опасности должны производиться с учетом требований действующих Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам.

При производстве поездной и маневровой работы с вагонами, загруженными ВМ, руководствуются информацией, содержащейся в перевозочных документах: особыми отметками и штампами.

Условия перевозки ВМ определяются наличием в «Оригинале накладной» следующих штампов красного цвета:

1) «Не спускать с горки» – при наличии этого требования в таблицах П.10.1 и П.10.2 Приложения № 10 к Правилам перевозок опасных грузов по железным дорогам;

2) «Выключить тормоз» – для вагонов с ВМ, перевозка которых должна осуществляться с выключенными автотормозами, а также при перевозке таких ВМ в одном вагоне совместно с грузами, не требующими выключения автотормозов;

3) «Прикрытие» – дополненный отметкой: «по п. 3.6.6, схема А» или «по п. 3.6.6, схема Б», определяющей минимальные нормы прикрытия в поездах и при маневрах для ВМ;

4) «Секция. Не расцеплять» – при перевозке ВМ в специализированных (в том числе рефрижераторных) вагонах, сформированных в составе транспортов в секции, сцепы по определенным, предусмотренным в НД для конкретного вида ВМ технологическим схемам (далее – секция (сцеп));

5) «В сопровождении специалиста»; «Охрана», «Ядовито» и другие.

На основании отметок и штампов, проставленных отправителем ВМ в накладной, причастные работники перевозчика проставляют аналогичные отметки и штампы в других перевозочных и поездных документах, подлежащих в соответствии с правилами перевозок грузов оформлению перевозчиком.

2. В натурном листе поезда формы ДУ-1 в графе «Код прикрытия» для вагонов с ВМ под условными номерами 115, 119, 121, 126, 128, 130, 134, 137, 141, 143, 148, 154, 155, 156, 167, 168, 176, 179, 182, 199 указывается код прикрытия 9, для вагонов с остальными ВМ указывается код 3, а для вагонов с ВМ, имеющих код прикрытия 9, в графе «Негабаритность, живность, ДБ, НГ» указывается код 7 (вагоны, не подлежащие роспуску с горки).»

Комментарии к пп. 1, 2 Приложения №11 к ИДП:

Перевозка опасных грузов на железнодорожном транспорте осуществляется в соответствии с Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденными протоколом от 5 апреля 1996 № 15 Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств (далее – Правила перевозок опасных грузов).

Опасные грузы класса 1, к которым относятся взрывчатые вещества и изделия со взрывчатыми веществами, пиротехнические вещества, составы и изделия, подразделяются на шесть подклассов:

– к подклассу 1.1 относятся вещества и изделия, которые характеризуются опасностью взрыва массой, который практически мгновенно распространяется на весь груз;

– к подклассу 1.2 относятся вещества и изделия, которые не создают опасности взрыва массой, но характеризуются опасностью разбрасывания;

– к подклассу 1.3 относятся вещества и изделия, которые не создают опасности взрыва массой, но характеризуются пожарной опасностью, а также незначительной опасностью взрыва и/или незначительной опасностью разбрасывания, а именно:

1) грузы, при горении выделяется значительное тепловое излучение;

2) грузы, которые, загораясь одно за другим, характеризуются незначительным взрывчатым эффектом и/или разбрасыванием.

– к подклассу 1.4 относятся взрывчатые вещества и изделия, представляющие незначительную опасность взрыва в случае воспламенения или инициирования при перевозке. Внешний пожар не должен служить причиной взрыва почти всего содержимого упаковки, действие взрыва

ограничивается грузовым местом, при этом не ожидается выброса осколков значительных размеров или разброса осколков на значительное расстояние.

– к подклассу 1.5 относятся вещества очень низкой чувствительности, которые характеризуются опасностью взрыва массой, но обладают настолько низкой чувствительностью, что при нормальных условиях перевозки существует очень малая вероятность их инициирования или перехода от горения к детонации;

– к подклассу 1.6 относят изделия чрезвычайно низкой чувствительности, которые не характеризуются опасностью взрыва массой. Эти изделия содержат только крайне нечувствительные к детонации вещества и характеризуются ничтожной вероятностью случайного инициирования или распространения взрыва.

Опасные грузы класса 1 в каждом подклассе в зависимости от их свойств, назначения и возможности совместной перевозки разделяются на группы совместимости, обозначенные буквами от А до N (кроме I, M), а также S.

Для грузов данного класса классификационный шифр состоит из номера класса, подкласса и группы совместимости (таблице 4.10).

Перечни опасных грузов их алфавитный указатель и допускаемых к перевозке на железнодорожном транспорте приводятся в Правилах перевозок ОГ.

Правила перевозок опасных грузов для каждого груза содержат следующие сведения: наименование груза и его номер по списку ООН и или условный номер при перевозке большинства грузов ВМ; классификационный шифр; род вагона, в котором может перевозиться груз; вид отправки (повагонная, мелкая контейнерная, наливом); номера знаков опасности; номер аварийной карточки; наименование штемпелей, которые должны быть проставлены в перевозочных документах; необходимость сопровождения груза специалистами грузоотправителя. Классификация опасных грузов класса 1 приведена в таблице 5.12.

Таблица 5.12

Классификационная таблица опасных грузов класса 1

Группа совместимости	Наименование вещества, изделия	Классификационный шифр в подклассах					
		1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6
1	2	3	4	5	6	7	8
А	Иницирующие взрывчатые вещества (первичные)	1.1А	-	-	-	-	-
В	Изделия, содержащие иницирующие (первичные) взрывчатые вещества и имеющие менее двух независимых предохранительных устройств, также включаются такие изделия, как капсули-	1.1В	1.2В	-	1.4В	-	-

Группа совместимости	Наименование вещества, изделия	Классификационный шифр в подклассах					
		1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6
1	2	3	4	5	6	7	8
	детонаторы, сборки детонаторов и капсули, даже если они не содержат инициирующего (первичного) взрывчатого вещества						
C	Метательные взрывчатые вещества или другие дефлагрирующие взрывчатые вещества или изделия, их содержащие	1.1C	1.2C	1.3C	1.4C	-	-
D	Вторичные детонирующие взрывчатые вещества; дымный порох; изделия, содержащие вторичные детонирующие взрывчатые вещества без средств инициирования и метательных зарядов; изделия, содержащие инициирующие (первичные) взрывчатые вещества и имеющие не менее двух независимых предохранительных устройств	1.1D	1.2D	-	1.4D	1.5D	-
E	Изделия, содержащие вторичные детонирующие взрывчатые вещества без средств инициирования, но с метательным зарядом (кроме изделий, содержащих легковоспламеняющуюся жидкость, гель или самовоспламеняющуюся жидкость)	1.1E	1.2E	-	1.4E	-	-
F	Изделия, содержащие вторичные детонирующие взрывчатые вещества, с собственными средствами инициирования и метательным зарядом (кроме изделий, содержащих легковоспламеняющуюся жидкость, гель или самовоспламеняющуюся жидкость) или без метательного заряда	1.1F	1.2F	1.3F	1.4F	-	-
G	Пиротехнические вещества, изделия, содержащие пиротехнические вещества; изделия, содержащие как взрывные вещества, так и осветительные, зажигательные, слезоточивые или дымообразующие вещества (кроме водоактивируемых изделий или изделий, содержащих белый фосфор, фосфиды, пирофорное вещество, легковоспламеняющиеся жидкости или гель или самовоспламеняющиеся жидкости)	1.1G	1.2G	1.3G	1.4G	-	-
H	Изделия, содержащие взрывчатые вещества и белый фосфор	-	1.2H	1.3H	-	-	-
J	Изделия, содержащие взрывчатые вещества и легковоспламеняющуюся жидкость или гель	1.1J	1.2J	1.3J	-	-	-

Группа совместимости	Наименование вещества, изделия	Классификационный шифр в подклассах					
		1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6
1	2	3	4	5	6	7	8
К	Изделия, содержащие взрывчатые вещества и ядовитые вещества (токсичный химический агент)	-	1.2K	1.3K	-	-	-
L	Взрывчатые вещества или изделия, содержащие взрывчатые вещества и обладающие особой опасностью (например, вследствие водоактивации или присутствия самовоспламеняющейся жидкости, фосфидов или пирофорного вещества), требующие изоляции каждого вида	1.1L	1.2L	1.3L	-	-	-
N	Изделия, содержащие только детонирующие вещества, нечувствительные в исключительной степени	-	-	-	-	-	1.6N
S	Взрывчатые вещества или изделия, упакованные или сконструированные таким образом, что при случайном срабатывании любое опасное проявление ограничено самой упаковкой, а если тара разрушена огнем, то эффект взрыва или разбрасывания ограничен и почти не препятствует проведению аварийных мер или тушению пожара в непосредственной близости от упаковки	-	-	-	1.4S	-	-
Знак опасности		1	1	1	1.4	1.5	1.6

Опасные грузы должны предъявляться грузоотправителями к перевозке в таре и упаковке, предусмотренной стандартами или техническими условиями на продукцию, а также соответствующей требованиям Типовых правил ООН или ГОСТ 26319-84 «Грузы опасные. Упаковка» с учетом национального законодательства.

Тара и упаковка должны быть прочными, исправными, полностью исключать утечку и просыпание груза, обеспечивать его сохранность и безопасность перевозки. Материалы, из которых изготовлены тара и упаковка, должны быть инертными по отношению к содержимому.

Каждая грузовая единица маркируется, согласно нормативно-технической документации на конкретный вид ВМ, транспортной маркировкой по ГОСТ 14192-96, а также должна иметь маркировку, характеризующую вид и степень опасности (далее - транспортную опасность) ВМ.

Маркировка, характеризующая транспортную опасность, наносится в соответствии с ГОСТ 19433-88 на упаковку, транспортный пакет, а также на контейнер или железнодорожное транспортное средство. Для грузов с

условными номерами: 101-110, 112-134, 137-138, 140-145, 148-149, 151, 153-159, 161-168, 170-176, 179-182, 187-192, 199, 201-203, 205, 209, 211-214, 216-220, 222-223, 225-226, 228-237, 239, 240, 250-254, 257, 260, 263, 264, 301-314, 316-325, 328-333, 337, 350-353, 358-365, 401-403, 405-422, 424-433, 435, 437-441, 443-448, 450, 451, 455, 458, 471, 476, 477, 501, 507, 52, маркировка должна содержать:

знак опасности, основной и дополнительный;

условный номер.

Для опасных грузов 1 класса с номерами ООН: 0029, 0030, 0059, 0065, 0099, 0124, 0161, 0278, 0290, 0377, 0381, 0409, 0439, 0442 указанная маркировка должна содержать:

знак опасности;

транспортное наименование груза;

номер ООН.

Допускается не наносить маркировку, характеризующую транспортную опасность ВМ, на транспортный пакет, если на его боковой и торцевой поверхностях четко видна маркировка, нанесенная на упаковку.

Тара, средства пакетирования или транспортные средства из-под ВМ должны иметь маркировку, характеризующую транспортную опасность этого ВМ.

Допускается маркировку, характеризующую транспортную опасность ВМ, наносить на крышку упаковки, если она не размещается на боковой и торцевой стенках. В этом случае в междверном проеме вагона вывешивается таблица с маркировкой, характеризующей транспортную опасность перевозимого ВМ.

На решетчатой цилиндрической таре указанную выше маркировку наносят на свободную от маркировки торцевую поверхность.

При транспортировании ВМ, упакованных в футляры, установленные на поддоны, знак опасности и условный номер наносят на футляры, а манипуляционные знаки по ГОСТ 14192-96 - на поддоны.

Знаки опасности размещаются на грузовых местах с опасными грузами, а также транспортных средствах. Они служат предупреждением о виде потенциальной опасности грузов (рисунок 5.101).

Допускается совмещение маркировки, характеризующей транспортную опасность, с транспортной маркировкой и маркировкой, характеризующей продукцию, на одном ярлыке. При этом размер ярлыка возрастает на величину, кратную числу знаков.

Допускается совмещение в одном знаке сведений, предусмотренных ИДП для транспортной маркировки и для маркировки транспортной опасности ВМ. При этом, размер знака такого вида возрастает на величину, кратную числу знаков, являющихся неотъемлемой частью содержащихся в нем видов маркировок (рисунок 5.102).

Цвет фона указанных знаков опасности – оранжевый, цвет рамки – черный. Высота цифр 1.4, 1.5, 1.6 составляет 30 мм, толщина – 5 мм. Надпись

«Взрывается» при международных перевозках наносится на английском, французском или испанском языке.

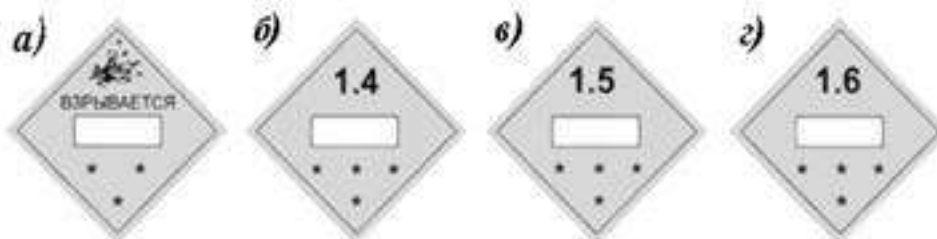


Рисунок 5.101 – Знаки опасности для взрывчатых материалов:

а - подклассов 1.1 - 1.3; б - подкласса 1.4; в - подкласса 1.5; г - подкласса 1.6; * - место нанесения класса; ** - место нанесения подкласса и группы совместимости; *** - место нанесения группы совместимости; - место нанесения номера аварийной карточки.

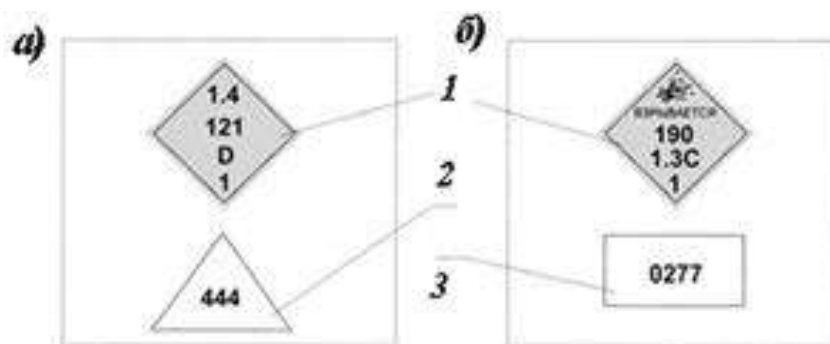


Рисунок 5.102 – Образцы знака совмещенного вида:
1 - знак опасности; 2 - условный номер; 3 - номер ООН.

В целях обеспечения безопасности отправитель ВМ обязан:
в верхнем правом углу лицевой стороны листа №1 «Оригинал накладной» проставить штампель красного цвета с буквами «ВМ», а при перевозке ВМ с условными номерами 119, 126, 137, 141, 179, 182 – штампель красного цвета – «Особо опасно, ВМ №...»;

в графе накладной «Наименование груза» указать номер аварийной карточки на данный груз или приложить аварийную карточку к перевозочным документам и в указанной графе накладной сделать отметку «АК приложена».

На основании штампелей и отметок грузоотправителя работники железнодорожной станции проставляют аналогичные отметки и штампели в перевозочные документы, оформляемые железной дорогой.

Цитата Приложения №11 к ИДП:

«3. На сортировочных и участковых железнодорожных станциях, на станциях погрузки, выгрузки, перегрузки и (или) перестановки вагонов с одной колеи на другую, а также железнодорожных станциях, установленных локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца

железнодорожных путей необщего пользования), в соответствии с Правилами перевозок опасных грузов владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) разрабатывается локальный нормативный акт о порядке работы с вагонами, загруженными ВМ.

В инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, принимающих под выгрузку или отправляющих вагоны с ВМ, должны быть определены маршруты подачи и уборки указанных вагонов, скорости передвижения маневровых составов с ними, порядок следования через железнодорожные переезды и охраны маршрутов.

Запрещается передавать сведения о поездах с вагонами с ВМ и об отдельных вагонах с ВМ лицам, не участвующим в обслуживании таких поездов и вагонов, при этом использование парковой связи разрешается только при отсутствии других средств связи.»

Комментарии к п. 3 Приложения №11 к ИДП:

В «Инструкции о порядке работы с вагонами, загруженными опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами)» (приложение к ТРА станции) должны регламентироваться с учетом местных условий следующие вопросы:

порядок оповещения работников станций, пунктов технического обслуживания и коммерческого осмотра вагонов, локомотивных депо, подразделений военизированной охраны железной дороги, специалистов, караулов, нарядов охраны и команд, сопровождающих и охраняющих грузы, о предстоящем приеме и отправлении поездов, производстве маневров и других операций с вагонами, загруженными ВМ;

порядок приема, сквозного пропуска, подготовки к отправлению и отправления поездов, а также производства маневровой работы с вагонами, загруженными ВМ;

порядок документирования выдачи на маневры локомотивов с исправными искрогасительными и искроулавливающими устройствами;

порядок выключения автотормозов при производстве маневровой работы;

порядок выполнения операций по техническому обслуживанию и коммерческому осмотру поездов и вагонов, загруженных ВМ;

порядок учета нахождения на станции вагонов с ВМ и их идентификация, при необходимости, с аварийными карточками;

меры безопасности при экстремальных погодных условиях и осложнениях работы (туман, метель, ливень, ураганный ветер, снежные заносы, отказ технических средств);

порядок информации работников станции о возникновении аварийных ситуаций и их действиях;

условное обозначение вагонов с ВМ в технических документах;
подача устных команд при производстве маневровой работы и другие
необходимые сведения;

порядок производства маневров с вагонами с ВМ на сортировочных
горках в случаях разрешения или запрещения роспуска с горок;

место отстоя вагонов с ВМ, находящимися вне поездов или под
накоплением;

письменные наряды на производство работ с ВМ;

другие местные особенности.

Цитата Приложения №11 к ИДП:

«4. При нахождении вне поездов на железнодорожных станциях вагоны с ВМ (за исключением вагонов, находящихся под накоплением на путях сортировочных парков) должны размещаться на специально выделенных путях, указанных в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 21 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее – Инструкция), а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Указанные вагоны должны быть сцеплены, надежно закреплены от самопроизвольного движения и ограждены переносными сигналами остановки.

Стрелки, ведущие на железнодорожные пути стоянки таких вагонов, устанавливаются в положение, исключающее возможность заезда на эти железнодорожные пути, и запираются. Порядок запираения и хранения ключей от этих стрелок указывается в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Вагоны с нарядами охраны или со специалистами грузоотправителя (грузополучателя) ставятся на том же или смежном железнодорожном пути на расстоянии не более 50 м от сопровождаемых ими вагонов с ВМ.»

Комментарии к п. 4 Приложения №11 к ИДП:

Места для стоянки вагонов с ВМ вне поездов или вне сформированных составов (за исключением сортировочных путей, на которых вагоны с ВМ могут находиться под накоплением), а также места для погрузки, выгрузки и

перегрузки ВМ на специально выделенных станциях должны находиться на расстоянии не менее 125 м от главных станционных путей, жилых и производственных строений, территорий тяговых подстанций, грузовых складов, общих мест погрузки, выгрузки и хранения грузов, мест налива/ слива опасных жидких грузов.

На электрифицированных железнодорожных участках для стоянки вагонов с ВМ вне поездов или вне сформированных составов выделяются, как правило, неэлектрифицированные пути. В случаях использования для указанных целей электрифицированных путей их контактная сеть должна быть выделена в самостоятельную группу с электропитанием через отдельный секционный разъединитель, оборудованный дополнительным заземляющим ножом.

Вагоны с ВМ, прибывшие в пункт назначения, при сдаче груза грузополучателю должны быть осмотрены им, а при сопровождении груза военизированной охраной железных дорог - также приемосдатчиком железнодорожной станции с целью установления исправности кузова, дверей, люков, запоров и пломб.

В случае, когда при погрузочно-разгрузочных работах будет обнаружено, что часть ВМ рассыпана (выпала из упаковки) или разлита, руководитель этих работ обязан руководствоваться мерами безопасности в соответствии с аварийной карточкой на данный груз.

Цитата Приложения №11 к ИДП:

«5. Следование вагонов с ВМ в поездах и при маневрах, а также подача (уборка) на подъездные железнодорожные пути предприятий и организаций производятся с постановкой вагонов прикрытия по минимально допустимым нормам, указанным в Правилах перевозок опасных грузов по железным дорогам.

В качестве прикрытия в поездах, в которых следуют вагоны с ВМ, используются порожние вагоны или вагоны, загруженные неопасными грузами.

Не допускается использовать в качестве прикрытия:

- а) вагоны, не очищенные от остатков грузов и мусора;
- б) вагоны, с открытыми дверьми и люками;
- в) специальные цистерны (в том числе специализированные для перевозки опасных грузов).

Порожние и груженные платформы, а также транспортеры ставятся в качестве прикрытия при условии постановки их не ближе второго вагона от вагонов с ВМ.

6. Перед подачей вагонов под погрузку ВМ уполномоченный работник железнодорожной станции обязан по журналу предъявления вагонов грузового парка к техническому обслуживанию (ВУ-14) убедиться в том, что вагоны осмотрены и признаны годными в техническом отношении для перевозки ВМ в соответствии с требованиями Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам»

Комментарии к пп. 5, 6 Приложения №11 к ИДП:

При предъявлении к техническому обслуживанию поездов (вагонов) с ВМ должны соблюдаться требования местной инструкции о порядке работы с вагонами, загруженными ВМ.

Работники пункта технического обслуживания не должны приступать к какому бы то ни было ремонту вагонов в составах поездов с ВМ до получения данных о номерах вагонов с такими грузами и получения разрешения от начальника караула (наряда), сопровождающего груз.

Учет предъявления к техническому обслуживанию поездов (вагонов) с ВМ производится в отдельной книге формы ВУ-14. О результатах осмотра этих поездов (вагонов) работники пункта технического обслуживания должны сделать в указанной книге соответствующие отметки и удостоверить их своей подписью.

Запрещается погрузка ВМ в вагоны без технического осмотра, а также без осмотра в коммерческом отношении и признания их годными под перевозку этих грузов. Осмотр вагонов осуществляется в порожнем состоянии в день начала погрузки.

Техническое обслуживание вагонов и определение пригодности их в техническом отношении под перевозку ВМ осуществляется в установленном порядке работниками вагонного хозяйства.

Технический осмотр и определение пригодности ходовых частей, колесных пар, буксового узла, рамы вагона, тормозных и ударно-тяговых устройств подвижного состава, принадлежащего грузоотправителям (грузополучателям) или арендованного ими, производятся работниками вагонного хозяйства железных дорог по заявке грузоотправителя, подаваемой начальнику станции письменно или регистрируемой телефонограммой.

Техническое состояние и пригодность под перевозку ВМ кузовов этих вагонов (пола, обшивки стен, крыши, дверей, крышек люков), плотность прилегания крышек, а также чистоту и состояние всего наружного и внутреннего оборудования определяет грузоотправитель.

Учет предъявления к техническому осмотру вагонов, подаваемых под погрузку ВМ, в том числе и вагонов, принадлежащих грузоотправителям

(грузополучателям) или арендованных ими, производится в отдельной книге формы ВУ-14.

Об осмотре вагонов и определении пригодности их в техническом отношении для перевозки ВМ работники, производившие осмотр, должны сделать в этой книге соответствующие записи с указанием дополнительных данных о включении или выключении автотормозов, а также данных о дате и месте последнего периодического ремонта и удостоверить эти записи своей подписью.

Цитата Приложения №11 к ИДП:

«7. При наличии штемпеля «Не спускать с горки» в перевозочных документах на вагоны с ВМ или на вагоны из состава транспорта маневровая работа по расформированию составов с указанными вагонами должна производиться с соблюдением требований пунктов 3.6.10 – 3.6.20 Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам.»

Комментарии к п. 7 Приложения №11 к ИДП:

Дежурный по железнодорожной станции, диспетчер маневровый или дежурный по горке при необходимости производства маневров с вагонами, загруженными ВМ, обязан поставить об этом в известность составителя поездов, а последний - своего помощника и машиниста локомотива в порядке и средствами, установленными местной инструкцией о порядке работы с вагонами, загруженными ВМ.

Если в перевозочных документах на вагоны с ВМ или на вагоны из состава воинского транспорта имеется штемпель «Не спускать с горки», то маневры с ними должны производиться осаживанием или «съемом» локомотивом со стороны сортировочного (подгорочного) парка с соблюдением норм прикрытия с особой осторожностью, без толчков и резких остановок. Скорость подхода вагонов с ВМ при их сцеплении с другими вагонами или с локомотивом не должна превышать 3 км/ч. Пропуск этих вагонов через сортировочную горку должен производиться только с локомотивом.

После постановки на сортировочные пути эти вагоны должны немедленно ограждаться со стороны горки, полуторки или вытяжки двумя охранными тормозными башмаками, укладываемыми на оба рельса через 25 м друг от друга таким образом, чтобы общее расстояние от ограждаемых вагонов с ВМ до тормозного башмака, расположенного первым от сортировочного устройства, было не менее 50 м.

Последующие отцепы, направляемые на эти пути, должны быть остановлены до места расположения охранных тормозных башмаков с

накоплением группы, состоящей не менее чем из 10 вагонов. Нормальный режим роспуска вагонов или их направление при маневрах толчками может восстанавливаться только в том случае, если вагоны с ВМ (или вагоны транспорта) прикрыты этой группой вагонов, предварительно соединенной с ними. Если расстояние от вагонов с ВМ или вагонов транспорта до конца парковой тормозной позиции со стороны горки, полуторки или вытяжки менее 50 м, то последующие отцепы на эти пути должны направляться только посредством осаживания.

Вагоны с ВМ, не имеющие в перевозочных документах штампель «Не спускать с горки», допускаются к роспуску с сортировочных горок и производству маневров толчками. Скорость соударения таких вагонов при сцеплении с другими вагонами не должна превышать 5 км/ч.

В процессе роспуска дежурный по сортировочной горке (оператор распорядительного поста) или горочный составитель должен информировать операторов исполнительных постов, регулировщиков скорости движения вагонов, дежурных стрелочных постов об отцепках с вагонами, загруженными ВМ. Все работники, участвующие в роспуске, при спуске с горки таких отцепов, а также при пропуске любого отпела на пути, где имеются вагоны с ВМ, должны быть особенно внимательными, обеспечивать безопасность роспуска и сохранность подвижного состава.

Скорость надвига, а также сила торможения на тормозных позициях должны регулироваться с учетом создания необходимых интервалов между отцепками и безусловного соблюдения установленных скоростей при соударении этих вагонов с другими. Такой же порядок и меры безопасности должны соблюдаться с указанными вагонами и при производстве маневров толчками.

Перед началом производства маневров вагонами, загруженными ВМ, специалисты и команды, сопровождающие груз, а также начальник караула и стрелок военизированной охраны железных дорог должны предупреждаться работником станции о предстоящих маневрах в соответствии с местной инструкцией о порядке работы с вагонами, загруженными ВМ.

Не допускается передача машинистом управления локомотивом помощнику машиниста при производстве маневров с вагонами, загруженными ВМ.

II. ФОРМИРОВАНИЕ ПОЕЗДОВ

Цитата Приложения №11 к ИДП:

«8. Перевозка ВМ в вагонах, контейнерах осуществляется грузовыми поездами (в том числе тяжеловесными), сформированными в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), предусмотренными графиком движения поездов, а также маршрутами, не превышающими вместимость приемоотправочных путей на попутных станциях.

При этом ВМ с условными номерами 119, 126, 137, 141, 179, 182, 350, 351, 352, 360, 361, 362, 363, 365 должны перевозиться только специальными поездами, порядок пропуска которых устанавливается перевозчиком.

Остальные ВМ в вагонах и (или) контейнерах разрешается перевозить между сортировочными и участковыми станциями в составе всех грузовых поездов в соответствии с планом формирования поездов. Следование указанных вагонов с промежуточных станций на ближайшие сортировочные, участковые станции и в обратном направлении допускается в составе сборных, вывозных поездов или с диспетчерскими локомотивами, а между станциями узла и передузловыми станциями – в составе передаточных и вывозных поездов.

Сборный поезд, в составе которого размещены вагоны с ВМ, в том числе в контейнерах, обслуживается составительской, и (или) кондукторской бригадами перевозчика, и (или) помощником машиниста, выполняющим обязанности главного кондуктора.

Запрещается ставить вагоны с ВМ в поезда:

1) пассажирские и почтово-багажные (кроме перевозок табельного оружия и боеприпасов к нему, государственных военизированных организаций, а также нарядов военизированной (ведомственной) охраны железнодорожного транспорта);

2) людские, а также имеющие в составе (кроме воинских эшелонов) отдельные вагоны с людьми (кроме вагонов, занятых личным составом эшелона);

3) соединенные;

4) с негабаритными грузами верхней третьей, нижней третьей и больших степеней, боковой четвертой и больших степеней негабаритности;

5) превышающие длину, установленную графиком движения поездов;

6) ближних назначений, если по плану формирования для отправки этих вагонов предусмотрены более дальние поезда.

Кроме того, запрещается ставить вагоны с ВМ с условными номерами, указанными в пункте 2 настоящего Порядка, в грузовые поезда, имеющие в своем составе вагоны с опасными грузами классов 2, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2 и

6.1 в соответствии с подпунктом 1.2.2 пункта 1.2 Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам.»

Комментарии к п. 8 Приложения №11 к ИДП:

Вагоны с ВМ включаются на железнодорожных станциях в грузовые поезда различных категорий, предусмотренные действующим планом формирования.

Для обеспечения выполнения указанных требований в автоматизированной системе оперативного управления перевозками (АСОУП) имеется информация, содержащаяся в перевозочных документах, натурном листе (телеграмме - натурном листе) поезда о категории поезда (пассажирский, почтово-багажный, людской, соединенный – по нумерации поездов), о наличии в поезде негабаритных грузов (в графе «Негабаритность, живность, ДБ, НГ»), о длине поезда (в итоговой части натурального листа), о наличии в поезде опасных грузов, вагонов с людьми (в графе «Код прикрытия»), о подвижном составе (в графе «№ вагона»). Например, не должно допускаться включение вагона с ВМ в поезд, в котором есть вагон, в графе натурального листа которого имеется код прикрытия 9 или 3.

Цитата Приложения №11 к ИДП:

«9. Запрещается прицепка к воинскому людскому поезду не принадлежащих эшелону вагонов с ВМ, негабаритными, радиоактивными грузами, а также цистерн с кислотами, сжиженными газами и из-под сжиженных газов, с легковоспламеняющимися жидкостями.

Вагоны с ВМ, а также контейнеры с ВМ, размещаются в формируемом составе поезда (считая от головы поезда) перед вагонами с легковоспламеняющимися жидкостями.

При перевозке ВМ в сопровождении уполномоченных лиц (караула, наряда) вагоны с ВМ, входящие в состав каждого транспорта, должны ставиться в формируемый поезд отдельной группой. При этом между находящимися в составе поезда группами вагонов разрешается ставить не более одного вагона, не относящегося к транспорту.

В составы поездов, в которых следуют транспорты с ВМ, могут ставиться вагоны с ВМ, не относящиеся к указанным транспортам.

В воинском эшелоне (далее – эшелон) допускается совместная перевозка вагонов с ВМ с вагонами, загруженными другими опасными грузами, принадлежащими этому эшелону, с постановкой между ними не менее одного вагона прикрытия, который должен соответствовать требованиям, предусмотренным Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам.

Основанием для выполнения перевозки секций (сцепов) без постановки вагонов прикрытия является проставленный отправителем ВМ в накладной штампель «Секция. Не расцеплять».

Вагоны с ВМ, в том числе в контейнерах, подлежащими перевозке в сопровождении отряда охраны, размещаются в составе поезда одной группой. При этом вагоны одного назначения не должны разъединяться на всем пути следования, а личный состав указанного подразделения охраны, должен находиться от охраняемых им вагонов с ВМ не далее пяти вагонов, но не ближе установленных норм прикрытия, указанных в таблице 1.

Вагоны с уполномоченными для сопровождения ВМ лицами и подразделениями охраны размещаются в составе поезда, как впереди, так и сзади вагонов с ВМ, в том числе в контейнерах, в соответствии с нормами прикрытия.

Не допускается совместная перевозка в одном контейнере ВМ, имеющих разные условные номера, кроме ВМ, входящих в комплект.

Запрещается совместная перевозка в одном вагоне или в контейнерах, загруженных в один вагон, ВМ:

- с опасными грузами других классов;
- с любыми неопасными жидкими грузами, смазками, нефтепродуктами, независимо от наличия и вида их упаковки.

Диспетчеры поездные, дежурные по железнодорожным станциям и маневровые диспетчеры при планировании поездной работы обязаны специально рассматривать возможность первоочередного отправления поступающих на железнодорожную станцию вагонов с ВМ меньшим количеством поездов.

Таблица 1

Минимальные нормы прикрытия в поездах и при маневрах для вагонов с ВМ

Условия, при которых требуется прикрытия от железнодорожного подвижного состава грузовых вагонов с ВМ	Число вагонов прикрытия	
	По схеме А	По схеме Б
всех крытых специализированных вагонов с ВМ (независимо от вида тяги и топлива) от ведущего локомотива	3	3
платформ и полувагонов с ВМ от:		
других видов локомотивов	3	3
хвоста поезда с учетом последнего вагона, в том числе при подталкивании	3	3
вагонов, занятых личным составом эшелона	3	3
подвижного состава (вагонов, локомотивов в недействующем состоянии, кранов и других механизмов на железнодорожном ходу) с проводниками, специально выделенными работниками для сопровождения грузов, караулами, нарядами охраны	3	1
вагонов с опасными грузами (кроме вагонов с опасными	3	3

Условия, при которых требуется прикрытие от железнодорожного подвижного состава грузовых вагонов с ВМ	Число вагонов прикрытия	
	По схеме А	По схеме Б
грузами классов 2, 3, 4, 5 и подкласса 6.1) вагонов с опасными грузами классов 2, 3, 4, 5 и подкласса 6.1 порожних цистерн, предназначенных для перевозки опасных грузов	Запрещается	3
вагонов с ВМ с условными номерами: 115, 119, 121, 126, 128, 130, 134, 137, 141, 143, 148, 154, 155, 156, 167, 168, 176, 179, 182, 199	1	1
вагонов с прочими ВМ	3	3
платформ и полувагонов с лесоматериалами стальными и железобетонными балками, рельсами, трубами и тому подобными грузами, погруженными с выходом за пределы концевой балки и транспортеров	3	0
при маневрах и при подаче (уборке) вагонов с ВМ на подъездные пути	1	1

Для вагонов с ВМ с условными номерами: 115, 119, 121, 126, 128, 130, 134, 137, 141, 143, 148, 154, 155, 156, 167, 168, 176, 179, 182, 199 применяется схема А применяется, а для вагонов с прочими ВМ – схема Б.»

Комментарии к п. 9 Приложения №11 к ИДП:

Для перевозки опасных грузов используют: универсальные крытые вагоны грузоотправителей (грузополучателей), арендованные грузоотправителями (грузополучателями), универсальные контейнеры парка железных дорог, грузоотправителей (грузополучателей), арендованные грузоотправителями (грузополучателями), а также специализированные вагоны грузоотправителей (грузополучателей) и специализированные контейнеры грузоотправителей (грузополучателей), конструкция и параметры которых должны соответствовать требованиям стандартов, технических условий и обеспечивать сохранность груза и безопасность перевозки.

Вагоны должны иметь специальное оборудование для крепления грузов в соответствии с разработанными грузоотправителями требованиями. Перевозка в этих вагонах каких-либо попутных грузов запрещается. Возврат таких вагонов в порожнем состоянии осуществляется по полным перевозочным документам с опломбированными грузоотправителем дверями и закрутками на дверях и люках.

Пригодность контейнеров к перевозке конкретного ВМ как в техническом, так и в коммерческом отношении определяется грузоотправителем. Ответственность за техническое состояние специализированных контейнеров несет владелец этих контейнеров.

ВМ должны загружаться в железнодорожный подвижной состав, специализированные контейнеры грузоотправителя (грузополучателя) не более их грузоподъемности со строгим соблюдением технических норм их загрузки и схемы размещения и крепления ВМ в крытых вагонах и контейнерах, разрабатываемых и утверждаемых грузоотправителями.

Перевозка ВМ в специализированных контейнерах осуществляется с погрузкой контейнеров в вагон только полными комплектами. Такие контейнеры при перевозке на открытом подвижном составе должны иметь внутренний объем не менее 5 куб. м.

При необходимости железная дорога может потребовать предъявления схемы размещения и крепления ВМ в крытых вагонах, контейнерах, в том числе специализированных, а также контейнеров на подвижном составе. Эти схемы должны соответствовать требованиям технических условий погрузки и крепления грузов.

ВМ в специализированных контейнерах, тип и параметры которых не соответствуют типу и параметрам универсальных контейнеров, для обеспечения безопасности могут предъявляться к перевозке на открытом подвижном составе лишь в сопровождении специалистов или охраны грузоотправителя.

Разрешается перевозка мелких партий ВМ от одного грузоотправителя нескольким грузополучателям с частичной выгрузкой и догрузкой в пути следования. Такая перевозка должна производиться с соблюдением следующих условий:

а) в один вагон могут быть загружены ВМ назначением на одну и более железных дорог, если станции назначения грузов расположены в попутном направлении. Догрузка такого вагона в пути следования может осуществляться лишь в местах выгрузки партий ВМ только назначением на те станции, на которые следуют оставшиеся в вагоне ВМ и только грузами, совместимыми с перевозимыми ВМ;

б) при погрузке грузоотправитель обязан разместить ВМ в таком порядке, чтобы была обеспечена равномерная загрузка вагона на всем пути следования. При этом междверное пространство загружается партиями, которые должны быть выгружены в первую очередь;

в) ВМ в вагоне должны быть уложены и закреплены так, чтобы имелась возможность проверки маркировки и количества мест каждой партии без перекладки грузовых мест, а выгрузка каждой партии могла производиться без перемещения других партий и без нарушения их крепления в вагоне;

г) погрузка, выгрузка и догрузка ВМ должны производиться только на подъездных путях, принадлежащих или арендуемых грузовладельцем, кроме

случаев, указанных в п. 3.5.2 Правил перевозок ОГ (... «3.5.2. Погрузка и выгрузка ВМ, принадлежащих министерствам обороны, внутренних дел, службе безопасности (кроме грузов под условными номерами 101, 115, 119, 121, 125, 126, 128, 130, 133, 134, 137, 141, 143, 148, 150, 154, 155, 156, 167, 168, 176, 179, 180, 182, 199, 301, 320), может производиться также на специально выделенных открытых площадках железнодорожных станций, перечень которых объявляет Дирекция Совета по железнодорожному транспорту по представлению железнодорожных администраций»);

д) мелкие партии ВМ, перевозимые таким способом, должны сопровождаться и охраняться на всем пути следования специалистами - раздатчиками грузоотправителя, на которых возлагается обязанность непосредственно выдавать (принимать) ВМ грузополучателям (грузоотправителям). После частичной выгрузки (погрузки) вагон пломбируется указанными специалистами, для чего грузоотправитель обязан снабдить их устройствами для пломбирования (пломбами, запорно-пломбировочными устройствами, тисками, съемниками и т.п.).

Цитата Приложения №11 к ИДП:

«10. Для сопровождения вагонов с ВМ ведомственной охраной железнодорожного транспорта Российской Федерации, должен ставиться вагон с тормозной площадкой или специально выделенный порожний крытый вагон не далее чем за 5 вагонов от этих вагонов.

Если группа вагонов, охраняемая ведомственной охраной железнодорожного транспорта Российской Федерации, расположена в головной части поезда не далее, чем через 5 вагонов от электровоза или тепловоза, при отсутствии вагонов с тормозными площадками, разрешается проезд стрелков военизированной (ведомственной) охраны в кабине локомотива поезда после инструктажа, проведенного машинистом о порядке проезда на локомотиве.

При сопровождении вагонов с ВМ специалистами или воинскими караулами грузоотправителя (грузополучателя), а также нарядами ведомственной охраны железнодорожного транспорта Российской Федерации охраняемые вагоны ставятся в поезд одной группой. Если указанные вагоны включаются в поезд с прикрытием друг от друга вагонами с неопасными грузами или порожними, не относящимися к данной группе вагонов, такое прикрытие не должно превышать минимальных норм.

Постановка вагонов между вагонами с ВМ и вагонами сопровождения, входящими в состав специальной секции (схемы), не требуется.

11. В воинских эшелонах допускается совместная перевозка вагонов с ВМ с вагонами, загруженными другими опасными грузами, принадлежащими этому

эшелону, с постановкой между ними прикрытия – не менее одного вагона в соответствии с требованиями разделов 3.4 и 3.6 Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам.

Платформы и полувагоны с танками, самоходными артиллерийскими установками, артиллерийскими тягачами и крытыми бронетранспортерами, снабженными боекомплектами, допускаются к следованию в составе воинского эшелона без прикрытия.

В составы поездов, в которых следует воинский транспорт с ВМ, допускается ставить вагоны с ВМ, не относящиеся к указанным транспортам.»

Комментарии к пп. 10, 11 Приложения №11 к ИДП:

Следование воинских караулов (нарядов) и сопровождающих специалистов в вагоне, загруженном ВМ, не допускается. Для размещения охраны и сопровождающих специалистов могут использоваться вагоны, принадлежащие грузоотправителю (грузополучателю) и оборудуемые им, освидетельствованные санэпидстанцией о пригодности перевозки людей и служебных животных, или цельнометаллический пассажирский вагон, оборудованный грузоотправителем (грузополучателем).

Грузоотправители при перевозке ВМ в специализированных, собственных или находящихся в аренде вагонах, контейнерах перед каждой погрузкой должны предъявлять работникам железнодорожной станции и вагонного депо свидетельства о технической исправности вагонов и контейнеров, включая их оборудование, гарантирующее безопасность перевозки конкретного взрывчатого материала.

Номер свидетельства работники вагонного хозяйства проставляют в книге ВУ-14, а грузоотправитель в графе 4 накладной должен произвести отметку: «Вагон в техническом и коммерческом отношении и оборудование его исправны и соответствуют установленным требованиям».

Проводники, сопровождающие опасные грузы, кроме обязанностей, предусмотренных Правилами перевозок ОГ, должны знать служебную инструкцию по сопровождению данного груза, разработанную и утвержденную грузоотправителем, опасные свойства груза, меры оказания первой помощи, меры безопасности в аварийных ситуациях и следить в пути следования за соблюдением условий и мер безопасности, установленных для этого груза.

Грузоотправитель обязан снабдить проводников и личный состав охраны необходимыми средствами индивидуальной защиты и спецодеждой, аптечкой, комплектом инструментов, первичными средствами пожаротушения, дегазации, а также необходимыми вспомогательными материалами.

В случае обнаружения в пути следования неисправности вагона, из-за которой он не может следовать по назначению, вагон отцепляется от поезда, подается на специально выделенные пути и находится под охраной проводника. Если группу вагонов сопровождает один проводник, то от поезда отцепляется вся группа. Устранение неисправности осуществляется под наблюдением проводника в порядке, установленном железнодорожной администрацией.

При обнаружении в пути следования вагонов с опасными грузами, которые в соответствии с ИДП должны сопровождаться проводниками грузоотправителя или грузополучателя, но следуют без проводников, они должны задерживаться на станции до прибытия представителя грузоотправителя (грузополучателя). Указанные вагоны устанавливаются на специально выделенных путях станции или в другом безопасном месте, определенном в ТРА станции, и должны находиться под охраной.

Начальник станции, на которой задержан вагон, должен сообщить грузоотправителю (грузополучателю) через начальника станции отправления (назначения) груза о задержке вагона, а грузоотправитель (грузополучатель) обязан немедленно командировать своих представителей в пункт задержки.

Проводники, специалисты, наряды и воинские караулы, сопровождающие опасные грузы, подчиняются таможенным, паспортным, железнодорожным и другим правовым актам стран, железные дороги которых участвуют в перевозке.

Наряды военизированной охраны железных дорог сопровождают опасные грузы только в пределах границ своих государств. Порядок и место передачи опасных грузов под охрану нарядов военизированной охраны соседних железных дорог на пограничных станциях устанавливаются пограничными соглашениями.

III. СЛЕДОВАНИЕ ПОЕЗДОВ С ВЗРЫВЧАТЫМИ МАТЕРИАЛАМИ

Цитата Приложения №11 к ИДП:

«12. Вагоны с ВМ на всем пути их следования, включая технологические и непредвиденные остановки, должны находиться под непрерывной охраной караулов, нарядов, отрядов охраны, проводников и сопровождаться (при необходимости) специалистами в соответствии с требованиями, установленными Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам.

Поезда, в составе которых имеются вагоны с ВМ, при следовании по участкам должны находиться под постоянным контролем работников,

уполномоченных перевозчиком, которые обязаны осуществлять меры по беспрепятственному и безопасному следованию этих поездов.

Владелец инфраструктуры локальным нормативным актом определяет порядок пропуска транзитных поездов, в составе которых имеются вагоны с ВМ, в обход крупных железнодорожных узлов. О предстоящем отправлении поезда, в составе которого имеются вагоны с ВМ, дежурный по станции формирования поезда сообщает диспетчеру поезвному.

Особенности перевозки ВМ в эшелонах, воинском транспорте установлены разделом 3.10 Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам.»

Комментарии к п. 12 Приложения №11 к ИДП:

В целях обеспечения дополнительных мер безопасности и исключения рисков при перевозке опасных грузов в ОАО «РЖД» установлен Порядок пропуска транзитных поездов, в составе которых имеются вагоны с опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами), в обход крупных железнодорожных узлов, имеющих такие обходы, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 20 ноября 2018 г. № 2445/р.

Данный порядок определяет:

перечень железнодорожных узлов, имеющих обходы, по которым должны пропускаться транзитные поезда, имеющие в своем составе вагоны с опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами) ;

перечень опасных грузов, транзитные вагоны с которыми должны пропускаться в обход Московского железнодорожного узла по Большому московскому кольцу (далее - перечень опасных грузов).

За следованием поезда с грузом ВМ устанавливается диспетчерский контроль. Перед отправлением поезда с грузом ВМ с участковых, сортировочных станций (или перед поступлением такого поезда на диспетчерский участок) диспетчер поездной обязан уведомить регистрируемым приказом станции по маршруту следования, а также диспетчеров соседних участков. Дежурным по станции может отправить поезд, в котором есть вагоны с грузами ВМ, со станции только после передачи поездным диспетчером приказа о пропуске этого поезда.

В ряде железнодорожных узлов, расположенных крупных городах имеются обходы, используемые для пропуска поездов для уменьшения масштабов последствий в случае аварийных ситуаций с вагонами, загруженными грузами класса один во время перевозки такие обходы должны использоваться для пропуска поездов, в составе которых есть грузы ВМ.

Контроль за пропуском поездов с учетом наличия обходов осуществляет диспетчер поездной.

Особенности перевозки взрывчатых материалов в воинских эшелонах и транспортах, приведенные в настоящих комментариях, определены Правилами перевозок опасных грузов.

Род подвижного состава для перевозки ВМ в составе воинского эшелона устанавливается войсковой частью - грузоотправителем.

ВМ и другие опасные грузы в составе воинских эшелонов могут перевозиться на открытом подвижном составе в танках, самоходных артиллерийских установках, артиллерийских тягачах, бронетранспортерах, автоцистернах, специальных контейнерах и емкостях, в кузовах автомашин и тормозных прицепах, а также в автопоездах на транспортных тележках и полуприцепах при размещении всего автопоезда на одной единице подвижного состава.

Перевозка указанных грузов в отдельных вагонах, в кузовах автомашин и тормозных прицепах, автопоездах на транспортных тележках и полуприцепах допускается при условии упаковки грузов в соответствии с требованиями, предусмотренными в Приложении 11 Правил перевозок ОГ.

Размещение вооружения, военной техники и транспортных машин с ВМ или другими опасными грузами над сцеплением вагонов запрещается.

Размещение и крепление техники с ВМ, принадлежащей воинскому эшелону, должно производиться в соответствии с требованиями технических условий размещения и закрепления вооружения и военной техники на железнодорожном подвижном составе для перевозки в составе воинских эшелонов и транспортов с учетом максимального использования грузоподъемности и вместимости вагонов. Перевозка техники с ВМ, способ размещения и крепления которой не предусмотрен указанными техническими условиями, должна производиться по чертежам, разработанным в соответствии с требованиями технических условий погрузки и крепления грузов.

На чертежах и в пояснительной записке с расчетами должны быть подписи о согласовании их с Министерством обороны.

При погрузке, выгрузке ВМ, принадлежащих воинским эшелонам, организация погрузочно-разгрузочных работ и охраны грузов возлагается на начальника эшелона.

Оформление перевозочных документов на воинский эшелон (транспорт) производится одновременно с погрузкой. При заполнении групповой накладной формы ГУ-27е в графе «Особые отметки» начальник эшелона (транспорта) проставляет против каждого вагона с ВМ отметку: «ВМ», а на лицевой стороне - штампы, предусмотренные Правилами перевозок ОГ.

Требования к формированию воинского эшелона (транспорта) и минимальные нормы прикрытия должны соответствовать требованиям п.8 – 10.

Вагоны с ВМ, размещенными в танках, бронетранспортерах и другой закрытой боевой технике как боекомплект, прикрытия не требуют.

Не разрешается прицепка к воинскому людскому поезду не принадлежащих эшелону вагонов с ВМ, негабаритными, радиоактивными грузами, цистерн с кислотами, сжиженными газами, легковоспламеняющимися жидкостями, а также цистерн из-под сжиженных газов.

Размещение воинских караулов и сопровождающих специалистов при перевозке ВМ в составе воинского эшелона производится по усмотрению начальника этого эшелона.

Предупреждение начальника эшелона (караула), дежурного по эшелону о предстоящих маневрах с вагонами, занятыми личным составом эшелонов и караулами воинских транспортов, а также о маневровой работе, приеме и отправлении поездов по смежным путям осуществляется работниками железнодорожной станции в порядке, установленном местной инструкцией (п. 3).

Воинские эшелоны и транспорты с вооружением и военной техникой, охраняемые караулами, перегружаются силами и средствами перевалочных баз Министерства обороны. В отдельных случаях силы и средства этих баз могут привлекаться и для перегрузки других эшелонов.

Начальник эшелона (грузоотправитель воинского транспорта) несет ответственность за последствия, вызванные неправильным размещением и креплением вооружения и военной техники с ВМ воинского эшелона (транспорта).

Разъединение вагонов в эшелонах (транспортах) в пути следования не разрешается.

Цитата Приложения №11 к ИДП:

«13. При наличии в поезде вагонов с ВМ к номеру поезда причастными работниками перевозчика добавляются буквы «ВМ», которые вместе с номером поезда должны проставляться в журнале движения поездов, на графике исполненного движения, в письменных разрешениях и предупреждениях, выдаваемых машинисту поезда, в натуральных листах и других документах, связанных с приемом и отправлением поездов.

14. Поезда, в составе которых имеются вагоны с ВМ, должны приниматься на специально выделенные владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) пути. Перед отправлением с участковой, сортировочной станции поезда, в составе которого

имеются вагоны с ВМ, диспетчер поездной обязан уведомить дежурных по железнодорожным станциям по маршруту следования такого поезда и диспетчеров поездных соседних диспетчерских участков. При нахождении в поезде вагонов с ВМ, охраняемых ведомственной охраной железнодорожного транспорта Российской Федерации, диспетчер поездной ставит об этом в известность начальника ближайшего подразделения (караула) ведомственной охраны, на участке которого расположена железнодорожная станция.»

Комментарии к пп. 13-14 Приложения №11 к ИДП:

Секции специального подвижного состава для перевозки ВМ, а также крытые вагоны, платформы и другие вагоны, сформированные по определенным технологическим схемам, расцеплять на всем пути следования без разрешения сопровождающих груз специалистов или начальника воинского караула запрещается. При предъявлении к перевозке ВМ в таких секциях (схемах) грузоотправитель в накладной должен поставить соответствующий штампель.

При обнаружении смещения или нарушения крепления груза, других коммерческих или технических неисправностей вагонов с ВМ эшелон (транспорт) должен быть задержан для их устранения или замены неисправных вагонов на исправные. В зависимости от характера неисправностей, условий и объема работы она может производиться с отцепкой и последующей подачей на отдельные специализированные для этих целей пути или без отцепки от состава.

Места на станциях, специально выделенные для погрузки, выгрузки и перегрузки ВМ, принадлежащих министерствам обороны, внутренних дел и службе безопасности, должны быть обеспечены грузоотправителем (грузополучателем) необходимыми средствами пожаротушения в зависимости от свойств ВМ, с которыми выполняются грузовые операции, в соответствии с аварийной карточкой. Средства пожаротушения должны быть заблаговременно подготовлены и доставлены на место погрузки (выгрузки) ВМ грузоотправителем (грузополучателем).

Нормы средств пожаротушения и пожарного инструмента, необходимые для обеспечения мест погрузки, выгрузки и перегрузки ВМ, утверждаются начальником железной дороги совместно с начальником военных сообщений в зависимости от объема погрузки, выгрузки и перегрузки таких грузов в каждом пункте.

Воинские эшелоны снабжаются грузоотправителями средствами пожаротушения по нормам, устанавливаемым Министерством обороны по согласованию с Министерством внутренних дел и железнодорожной администрацией.

Перегрузка груза, следующего в эшелоне, из неисправных вагонов в исправные производится личным составом эшелона, а груза, перевозимого в составе воинского транспорта, за исключением вагонов, входящих в состав секций специального подвижного состава (схем), - силами и средствами железной дороги под руководством и в присутствии специалиста, сопровождающего воинский транспорт, а при его отсутствии - под руководством и в присутствии специалиста, вызываемого военным комендантом железнодорожного участка и станции, а по грузам МВД и службы безопасности - ОСП МВД или начальником станции.

Перегрузка производится в присутствии ответственного представителя железнодорожной станции, утверждаемого приказом начальника железнодорожной станции.

Специалисты обязаны проинструктировать причастных работников железной дороги о правилах ведения работ по выгрузке, погрузке (перезагрузке) и креплению ВМ, а также о мерах личной безопасности при выполнении этих работ.

Грузоотправитель (грузополучатель), получив требование от начальника станции, военного коменданта железнодорожного участка и станции, а по грузам МВД и службы безопасности - ОСП МВД, обязан обеспечить немедленный выезд указанного специалиста.

Начальники гарнизонов обязаны по заявкам военных комендантов железнодорожных участков и железнодорожных станций или начальников железнодорожных станций выделять специалистов и, при необходимости, личный состав близлежащих воинских частей для погрузочно-разгрузочных работ, обеспечивая их соответствующими денежными средствами, включая проезд, независимо от выделенного лимита на указанные цели. По грузам МВД и службы безопасности командиры воинских частей соответственно МВД и службы безопасности выделяют специалистов и личный состав по заявкам ОСП МВД.

Цитата Приложения №11 к ИДП:

«15. Не допускается оставление поездов с ВМ без локомотивов на промежуточных железнодорожных станциях.

При возникновении аварийной ситуации допускается временно оставлять состав поезда с ВМ на промежуточной железнодорожной станции без локомотива по письменному указанию владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). При этом руководители и работники соответствующих подразделений владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) обязаны принять

все необходимые меры к ускорению отправления этого поезда по назначению. Оставление вагонов с ВМ без локомотива на промежуточной железнодорожной станции производится в соответствии с требованиями пункта 3.7.9 раздела 3.7 Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам.»

Комментарии к п. 15 Приложения №11 к ИДП:

Отцепка на станциях отдельных вагонов с ВМ по техническим и коммерческим неисправностям от группы вагонов, охраняемых военизированной охраной железной дороги, допускается только в тех случаях, если обеспечивается охрана отцепляемых вагонов. Начальник станции обязан вызвать дополнительный наряд военизированной охраны и после его прибытия отправить исправные вагоны отцепленной группы по назначению.

О случае задержки эшелона (транспорта) дежурный по железнодорожной станции (начальник станции) обязан сообщить уполномоченному работнику региональной дирекции управления движением ОАО «РЖД», а последний – военному коменданту железнодорожного участка и станции, ОСП МВД.

Для охраны отцепленных вагонов начальник эшелона назначает из личного состава караул, обеспечивает его всем необходимым по соответствующим действующим нормам, а железная дорога для его размещения предоставляет бесплатно людской вагон.

Цитата Приложения №11 к ИДП:

«16. Устранение технических и коммерческих неисправностей, обнаруженных в пути следования у отдельных вагонов с ВМ, сопровождаемых ведомственной охраной железнодорожного транспорта Российской Федерации, а также у вагонов, входящих в состав секций специального железнодорожного подвижного состава (схем), воинских транспортов и эшелонов разрешается производить без отцепки от состава или с отцепкой и подачей указанных вагонов на выделенные для этих целей железнодорожные пути.

Отцепка на железнодорожных станциях отдельных вагонов с ВМ по техническим и коммерческим неисправностям от групп вагонов, охраняемых ведомственной охраной железнодорожного транспорта Российской Федерации, допускается только в случаях, если обеспечивается охрана отцепляемых вагонов, или отцепляется вся охраняемая нарядом военизированной (ведомственной) охраны группа вагонов. Начальник железнодорожной станции обязан вызвать дополнительный наряд ведомственной охраны и после его прибытия отправить исправные вагоны отцепленной группы по назначению.

Отцепка вагонов от воинских транспортов, а также от групп вагонов, следующих в сопровождении воинского караула или специалистов грузоотправителя (грузополучателя), запрещается. Устранение неисправностей

или перегрузка грузов в исправные вагоны производится в соответствии с Правилами перевозок опасных грузов. По окончании ремонта или перегрузки груза вагоны включаются в состав задержанного транспорта (группы вагонов) и отправляются по назначению в соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

При необходимости выполнения текущего отцепочного ремонта вагонов, входящих в состав секции специального железнодорожного подвижного состава для перевозки ВМ, а также специально сформированных схем, такие вагоны допускается отцеплять от секции (схемы) и подавать на ремонтные железнодорожные пути только с согласия и под наблюдением специалиста, сопровождающего груз, и (или) начальника караула. В этом случае весь состав секции (схемы), в которой обнаружен вагон, требующий текущего отцепочного ремонта, задерживается. Отремонтированные вагоны должны быть включены в секции (схемы). Если у порожнего вагона секции (схемы) из-за технической неисправности отсутствует возможность следования до железнодорожной станции назначения, по заявке специалистов, сопровождающих груз, и (или) начальника караула допускается его отцепка от секции (схемы) и направление по новому назначению с оформлением перевозочных документов.

Во всех указанных случаях задержанные вагоны воинского транспорта, секции специального железнодорожного подвижного состава (схемы), а также группы вагонов с ВМ в сопровождении ведомственной охраны железнодорожного транспорта Российской Федерации, воинского караула или специалистов грузоотправителя (грузополучателя) устанавливаются на железнодорожные пути, предусмотренные в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), рекомендуемый образец которого представлен в приложении № 21 к Инструкции, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования для стоянки вагонов с ВМ в соответствии с требованиями пункта 19 настоящего Порядка.

Порядок технического обслуживания и коммерческого осмотра поездов и вагонов с ВМ устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п.16 Приложения №11 к ИДП:

Порядок безопасного ведения работ с вагонами, груженными опасными грузами, при техническом обслуживании и текущем ремонте (РД 32 ЦВ 167-2017) утвержден распоряжением ОАО «РЖД» от 4 декабря 2017 г. №2506/р.

При необходимости отцепочного ремонта вагонов, входящих в состав секций специального подвижного состава для перевозки ВМ, а также специально сформированных схем, такие вагоны могут быть отцеплены от секции (схемы) и поданы на ремонтные пути только с согласия и под наблюдением сопровождающего груз специалиста, начальника караула. В этом случае весь состав секции (схемы), в которой обнаружен вагон, требующий отцепочного ремонта, задерживается.

Отремонтированные вагоны должны быть включены в соответствующее место секции (схемы). Если порожний вагон секции (схемы) из-за технической неисправности не может следовать до станции назначения, по заявке сопровождающих груз специалистов или начальника караула он может быть отцеплен от секции (схемы) и отправлен по новому назначению с соответствующим оформлением перевозочных документов.

По окончании ремонта или перегрузки груза вагоны должны быть включены в состав задержанного эшелона и отправлены по назначению.

В тех случаях, когда перегрузка груза невозможна, а ремонт неисправных вагонов может вызвать длительную задержку эшелона, группы вагонов, эти вагоны по согласованию с военным комендантом железнодорожного участка и станции и начальником эшелона ОСП МВД отцепляются от эшелона и после ремонта направляются к месту назначения ближайшим поездом.

Во всех указанных случаях задержанные вагоны воинского транспорта, секции специального подвижного состава (схемы), а также группы вагонов с ВМ в сопровождении военизированной охраны железной дороги, воинского караула или специалистов грузоотправителя (грузополучателя) устанавливаются на пути, предусмотренные в ТРА станции для стоянки вагонов с ВМ.

Порядок технического обслуживания вагонов, технические требования к узлам и деталям вагонов устанавливает Инструкция по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации (инструкция осмотрику вагонов), утвержденная Протоколом от 21-22 мая 2009 г. № 50 Совета по железнодорожному транспорту Государств – участников Содружества Независимых Государств.

Возможность и способы ремонта кузова вагона с ВМ, сопровождаемого специалистами грузоотправителя (грузополучателя), устанавливаются этими специалистами, о чем они должны письменно уведомить руководителя работ по ремонту вагонов.

При необходимости смены колесных пар и выкатки тележек у груженого вагона должен обеспечиваться плавный подъем кузова вагона, а при подъеме

одной стороны вагона высота подъема, измеряемая у буферного бруса, не должна превышать 650 мм от первоначального положения.

Техническое обслуживание, устранение неисправностей и ремонт вагонов с ВМ должны производиться с соблюдением условий и мер пожарной безопасности.

Коммерческий осмотр поездов и вагонов с ВМ выполняется порядком, изложенным в Едином типовом технологическом процессе коммерческого осмотра вагонов и поездов на железнодорожных станциях, утвержденном распоряжением ОАО «РЖД» от 31 декабря 2019 г. № 3116/р.

При проведении визуального коммерческого осмотра с помощью ТСКО, а также в ходе проведения коммерческого осмотра в парках станции визуально проверяется наличие и соответствие аварийной карточки, маркировки и знаков опасности.

При производстве работ с вагонами, загруженными ВМ (техническое обслуживание и ремонт вагонов, погрузочно-разгрузочные и маневровые работы), запрещается:

- а) пользоваться для освещения открытым огнем (факелами, фитилями и т.п.), а также керосиновыми и свечными фонарями. Для этих целей разрешается использовать только исправные аккумуляторные или батарейные электрические фонари;
- б) производить работы по ремонту и обслуживанию с применением горящих факелов, концов, жаровен, газовой и электрической сварки;
- в) курить ближе 100 м от места погрузки, выгрузки, перегрузки ВМ;
- г) применять электрические аккумуляторные или батарейные фонари внутри вагона с ВМ.

До начала погрузки (выгрузки) ВМ представители органов транспорта и руководитель погрузки (выгрузки) обязаны предусмотреть порядок рассредоточения имущества, быструю уборку вагонов и отвод автомобилей с ВМ в случае возникновения пожара и при угрозе взрыва на безопасное расстояние.

Порядок следования грузовых автомобилей с ВМ в пределах станции и подход их к месту погрузки (выгрузки) регулируется ответственным представителем грузоотправителя (грузополучателя).

Ожидающие погрузки и выгрузки автомобили не могут оставаться даже на короткое время без присмотра водителей; автомобили должны быть удалены на расстояние не менее 25 м от мест погрузки (выгрузки); двигатели должны быть выключены.

Скопление людей и больших партий грузов около подвижного состава с ВМ, а также допуск посторонних лиц на места погрузки и выгрузки этих грузов воспрещается.

Автомобили, применяемые для погрузки, выгрузки, перегрузки ВМ, должны быть исправными и отвечать требованиям безопасности, предусмотренным Правилами перевозки взрывчатых материалов автомобильным транспортом. Автомобили и автопогрузчики, работающие на жидком топливе, должны иметь огнетушители и быть оборудованы искрогасителями; над глушителем оборудуется специальный щит.

Неисправные автомобили и автопогрузчики (без искрогасителей, с выхлопами из глушителя, с установкой зажигания на разрыв путем образования искр на наружных частях свечей, с течью бензобака и бензопровода, с неукрепленными деталями и т.п.) к перевозке грузов и к погрузочно-разгрузочным работам не допускаются.

Используемые для погрузочно-разгрузочных работ с такими грузами краны на автомобильном ходу должны иметь на выхлопных трубах надежные искрогасители, а электрокраны - надежное заземление.

Применяемые для подачи, уборки вагонов с ВМ тепловозы должны, независимо от используемого на них топлива, быть оборудованы противопожарными устройствами в порядке, предусмотренном в пункте 3.11.6 Правил перевозок опасных грузов. Перевозчиком обеспечивается выдача предусмотренного для тепловозов, электровозов противопожарного оборудования только в пределах установленной общей нормы.

Поездные, вывозные, маневровые тепловозы, осуществляющие работу с загруженными ВМ вагонами наряду с другим противопожарным оборудованием должны, быть оснащены искрогасительными (искроулавливающими) устройствами, а также снабжены двумя пенными или порошковыми огнетушителями вместимостью каждого из них не менее 10 литров.

На пожарную охрану железных дорог возлагается специальный надзор за наличием и исправным состоянием средств пожаротушения, пожарного инструмента и оборудования.

IV. ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ

Цитата Приложения №11 к ИДП:

«17. В случае опасности, угрожающей поезду с ВМ локомотивные и кондукторские бригады, лица, осуществляющие охрану и сопровождение грузов, дежурные по железнодорожным станциям, а также другие работники,

связанные с приемом, отправлением, пропуском и обслуживанием поездов, обязаны принять все зависящие от них меры к его остановке и ликвидации опасности.

Следование поезда с вагонами, имеющими неисправности, выявленные средствами автоматического контроля технического состояния железнодорожного подвижного состава и его ходовых частей, запрещается.

18. При возникновении происшествий, указанных в настоящем Порядке, машинист поезда или главный кондуктор, если он сопровождает поезд, обязаны немедленно сообщить об этом поездному диспетчеру или дежурному по ближайшей железнодорожной станции для принятия мер. В случае аварии, схода железнодорожного подвижного состава, пожара – сообщить об их обстоятельствах, наличии и расположении в составе поезда вагонов с ВМ и вагонов с опасными грузами, передать номера аварийных карточек (указанных на оборотной стороне дорожной ведомости) или содержание аварийных карточек (когда они приложены к перевозочным документам). На электрифицированных участках диспетчер поезда, получив это сообщение, при необходимости должен дать указание энергодиспетчеру о снятии напряжения с контактной сети. Машинист поезда или главный кондуктор обязаны, исходя из создавшейся обстановки, осуществлять возможные меры по ликвидации аварийной ситуации и ее последствий, руководствуясь командами поездного диспетчера, требованиями должностной инструкции, аварийных карточек, указаниями специалистов, сопровождающих вагоны с ВМ и опасными грузами.

Дежурный по железнодорожной станции, получив сообщение машиниста поезда об аварии, должен полностью передать его содержание поездному диспетчеру и действовать в соответствии с его указаниями.

19. При обнаружении в движущемся поезде с ВМ возгорания какого-либо груза или железнодорожного подвижного состава поезд должен быть остановлен. Место остановки поезда выбирается с учетом наименьших последствий, представляющих угрозу поражения людей и загрязнения окружающей среды, повреждения тоннелей, мостов, жилых и станционных зданий, складов, находящегося на путях железнодорожного подвижного состава.

После остановки поезда локомотивная бригада совместно с лицами, сопровождающими или охраняющими ВМ, обязаны немедленно произвести отцепку горящих вагонов и отвод их от не горящего железнодорожного подвижного состава, предварительно закрепив оставшуюся часть состава и, с учетом особенностей данного груза до прибытия пожарной помощи принять возможные меры к ликвидации пожара в соответствии с требованиями,

предусмотренными инструкцией владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) по обеспечению пожарной безопасности на локомотивах и мотор-вагонном подвижном составе.

20. При возникновении аварийной ситуации с ВМ в пределах железнодорожной станции, дежурный по станции обязан сообщить о случившемся диспетчеру поезвному и начальнику железнодорожной станции и установить возможность и условия дальнейшего пропуска поездов, производства маневровой работы и при необходимости принять меры к прекращению движения поездов и маневров.

В случае возникновения пожара или создания пожароопасной ситуации на объектах железнодорожной инфраструктуры или на другом подвижном составе, находящемся в непосредственной близости от вагонов с ВМ, причастными работниками должны быть приняты срочные меры по удалению вагонов с ВМ на безопасное расстояние, но не менее чем на 100 м от зоны пожара.

21. Обо всех происшествиях с такими поездами и вагонами диспетчер поездной обязан сообщить уполномоченному представителю владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) и совместно с ними незамедлительно принять меры к быстрой ликвидации последствий аварийных ситуаций.

22. Действия по осуществлению мер безопасности и ликвидации последствий аварийных ситуаций с ВМ должны проводиться исходя из создавшейся обстановки согласно правилам безопасности и порядку ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их по железным дорогам и Правилам перевозок опасных грузов.»

Комментарии к пп. 17-22 Приложения №11 к ИДП:

Согласно п. 3.7.1 Правил перевозок опасных грузов «При возникновении чрезвычайных происшествий при перевозке ВМ порядок информирования причастных устанавливается национальным законодательством».

Меры безопасности и порядок ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их по железным дорогам определяют Правила безопасности и порядок ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их по железным дорогам (утв. МЧС РФ 31.10.1996 N 9/733/3-2, МПС РФ 25.11.1996 N ЦМ-407)

Аварийная ситуация - условия, отличные от условий нормальной перевозки грузов, связанные с загоранием, утечкой, просыпанием опасного груза, повреждением тары или подвижного состава с опасным грузом, которые могут привести или привели к взрыву, пожару, отравлению, облучению,

заболеваниям, ожогам, обморожениям, гибели людей и животных; опасным последствиям для природной среды, а также случаи, когда в зоне аварии на железной дороге оказались вагоны, контейнеры или грузовые места с опасными грузами.

Обо всех происшествиях с ВМ диспетчер поездной обязан сообщить диспетчеру по району управления и незамедлительно принять меры к быстрой ликвидации последствий аварийных ситуаций.

Аварийно-восстановительные работы - комплекс мероприятий, осуществляемый специализированными подразделениями железнодорожного транспорта, направленный на окончательную ликвидацию последствий аварийной ситуации для транспортного процесса.

При проведении аварийно-восстановительных работ с грузами класса 1 необходимо учитывать их особую опасность, способность принести значительный ущерб жизни и здоровью людей, а также жилым и производственным объектам, транспортной инфраструктуре.

Первоочередные меры и порядок действия при ликвидации аварийных ситуаций с ВМ в процессе перевозки их по железным дорогам устанавливаются правилами безопасности и порядком ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их по железным дорогам. Работники, связанные с движением поездов, должны знать и четко выполнять правила безопасности и порядок ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их железнодорожным транспортом.

Межгосударственный стандарт ГОСТ 34394-2018 «Локомотивы и моторвагонный подвижной состав. Требования пожарной безопасности» устанавливает классификацию тягового подвижного состава по функциональной пожарной опасности и определяет требования:

к материалам, конструкциям, противопожарным преградам, силовым установкам, электрооборудованию, системам отопления, вентиляции и кондиционирования;

к автоматизированным системам (установкам) пожарной сигнализации и пожаротушения;

к оснащению локомотивов и мотор-вагонного подвижного состава огнетушителями;

к обеспечению безопасных условий эвакуации людей при пожаре.

Порядок действий специализированных подразделений определяется Правилами безопасности и порядком ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их по железным дорогам, Правилами перевозок ОГ и иными ведомственными нормативными актами.

При аварийных ситуациях и планировании аварийно-восстановительных работ с ВМ необходимо в первую очередь исходить из подкласса груза, который указывается в аварийной карточке.

ВМ подкласса 1.1 (ВМ с опасностью взрыва массой) способны взрываться всей массой под воздействием ударов, нагревания, детонации. При этом образуется ударная волна, приводящая к разрушению подвижного состава, строительных конструкций, восстановительной и пожарной техники, поражению людей. Тепловой прогрев ВМ этого подкласса в условиях пожара увеличивает вероятность перехода горения в детонацию, и в практической деятельности аварийные и пожарные службы должны принимать вероятность взрыва равной единице. Кроме ударной волны большой ущерб наносят осколки и обломки упаковок, вагонов, строительных конструкций и т.п., разлетающиеся в зоне взрыва с большой скоростью; опасны также газообразные продукты взрыва (углерода монооксид, оксиды азота, фосфора, цианид водорода).

ВМ подклассов 1.2 (ВМ, не взрывающиеся массой) и 1.3 (ВМ пожароопасные, не взрывающиеся массой) характеризуются опасностью разбрасывания, загорания, но не создают опасности взрыва массой.

Горение метательных ВМ (пороха, ракетное топливо подклассов 1.2 и 1.3) по внешнему эффекту выглядит как взрыв, сопровождающийся разрушением упаковки, вагона и разбросом отдельных обломков на значительное расстояние (заряды ракетных топлив способны к разлету до нескольких километров, образуя при этом отдельные очаги пожара). ВМ подклассов 1.4 (ВМ, не представляющие значительной опасности), 1.5 (очень нечувствительные ВМ) и 1.6 (чрезвычайно нечувствительные ВМ) представляют значительно меньшую опасность, т.к. вероятность взрыва очень низка даже при их воспламенении или инициировании.

В аварийной карточке содержатся свойства ВМ, его пожаро- и взрывоопасность, опасность для жизни людей, конкретные меры безопасности и предосторожности, действия при возникновении аварийной ситуации и порядок ликвидации ее последствий.

Форма аварийной карточки приведена на рисунке 5.103.

АВАРИЙНАЯ КАРТОЧКА N _____

ПЕРЕЧЕНЬ ВЗРЫВЧАТЫХ МАТЕРИАЛОВ

Условный номер опасного груза (номер ООН)	Наименование груза	Степень опасности	
		по ГОСТ 19433-88 «Грузы опасные. Классификация и маркировка»	по ГОСТ 12.1.007-76 «Вредные вещества. Классификация и общие требования безопасности»
Взрывчатый материал			

ОСНОВНЫЕ СВОЙСТВА И ВИДЫ ОПАСНОСТИ

Основные
свойства

Взрыво-
и пожаро-
опасность

Опасность
для человека

СРЕДСТВА ИНДИВИДУАЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ

Оборотная сторона аварийной карточки

НЕОБХОДИМЫЕ ДЕЙСТВИЯ ПРИ АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ

Общего
характера

При развале
и россыпи
(разливе)

При
возгорании
и пожаре

Меры экстренной медицинской помощи

Рисунок 5.103 – Форма аварийной карточки

КОММЕНТАРИИ К ПРИЛОЖЕНИЮ № 12 К ИНСТРУКЦИИ ПО ДВИЖЕНИЮ ПОЕЗДОВ И МАНЕВРОВОЙ РАБОТЕ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ «ПОРЯДОК ЗАКРЕПЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА»

Цитата Приложения №12 к ИДП:

«1. Железнодорожный подвижной состав, оставляемый на станционных железнодорожных путях, а также на железнодорожных путях необщего пользования без локомотива, закрепляется от самопроизвольного движения тормозными башмаками, стояночными тормозами (ручным или автоматическим) или стационарными средствами закрепления до отцепки локомотива в соответствии с Инструкцией по организации движения поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее – Инструкция), по нормам, предусмотренным в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), рекомендуемые образцы которого приведены в приложении № 21 к Инструкции, (далее – техническо-распорядительный акт) а в случае отсутствия железнодорожных станций на железнодорожных путях необщего пользования – в соответствии с локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.

На железнодорожных путях или участках железнодорожных путей с приведенным уклоном более 0,0025 запрещается закрепление железнодорожного подвижного состава с последующим его оставлением на этих путях без локомотива, кроме случаев, указанных в пункте 20 настоящего Порядка.»

Комментарии к п. 1 Приложения №12 к ИДП:

Настоящий пункт устанавливает требование обязательного закрепления тормозными башмаками или другими установленными средствами закрепления, создавая нормативную базу для применения новых средств механизации, автоматизации и роботизации процесса закрепления подвижного состава.

Минимальные нормы закрепления при использовании стационарных устройств (количество задействованных стационарных устройств, их размещение, а при необходимости – количество дополнительно

укладываемых тормозных башмаков) указываются в ТРА станции в соответствии с технической документацией на эти устройства.

До отцепки локомотива состав необходимо закрепить тормозными башмаками.

О закреплении составов ставится в известность машинист, после чего он имеет право отцепить локомотив. Перед отцепкой от поезда машинист обязан затормозить состав автоматическими тормозами.

Для предотвращения самопроизвольного движения железнодорожного подвижного состава или составов без локомотива за пределы полезной длины путей на железнодорожных станциях, разъездах и обгонных пунктах продольный профиль вновь построенных и реконструированных приемоотправочных железнодорожных путей, на которых предусматриваются отцепка локомотивов от вагонов и производство маневровых операций, проектируется вогнутого (ямообразного) очертания с одинаковыми отметками высот по концам полезной длины путей.

Железнодорожные станции, разъезды и обгонные пункты должны располагаться на горизонтальной площадке, в отдельных случаях с учетом трудных топографических условий проектирования допускается располагать их на уклонах не круче 0,0025.

Протяженность Российской Федерации и развитость железнодорожной сети обусловлена необходимостью устройств станций и в особо трудных топографических условиях, что не позволяет в полной мере выполнить указанный норматив абсолютно на всех станциях. В свою очередь, с учетом применения подвижного состава, использующего подшипники кассетного типа и большую грузоподъемность, создаются риски самопроизвольного движения подвижного состава на уклонах более 0,0025 при оставлении его без локомотива.

Цитата Приложения №12 к ИДП:

«2. Тормозные башмаки при закреплении составов поездов должны укладываться под крайние вагоны, за исключением вагонов, находящихся под накоплением на железнодорожных путях сортировочного (сортировочно-отправочного) парка. Если тормозной башмак укладывается не под крайний вагон закрепляемой группы, то должна быть дополнительно проверена надежность сцепления всех вагонов этой группы со стороны спуска.

Тормозные башмаки укладываются таким образом, чтобы носок полоза башмака касался обода колеса. В случае закрепления двумя и более тормозными башмаками не допускается их укладывать под одну колесную пару.»

Комментарии к п. 2 Приложения №12 к ИДП:

В настоящем пункте указывается требование укладки под крайний вагон или дополнительной проверки надежности сцепления с закрепляемым вагоном в случае, если закрепляется не крайний вагон. Данное требование направлено на снижение риска самопроизвольного движения вагона. На сортировочных и сортировочно-отправочных путях производится процесс накопления и требование укладки под крайний вагон не всегда рационально, поэтому описано как исключение.

Во всех случаях закрепление поезда производится вначале укладкой тормозных башмаков со стороны спуска, а затем с противоположной после личного убеждения в полной остановке подвижного состава работником, производящим закрепление подвижного состава.

Тормозные башмаки укладываются, начиная с крайнего вагона (рисунок 5.104), под каждую тележку вагона (кроме случаев, когда по технической конструкции вагона уложить тормозные башмаки под каждую тележку не представляется возможным).



Рисунок 5.104 – Случай укладки тормозного башмака под крайний вагон

Когда башмак подкладывается не под крайний вагон, необходимо проверить надежность сцепления с ним вагонов, стоящих до и после него (рисунок 5.105).

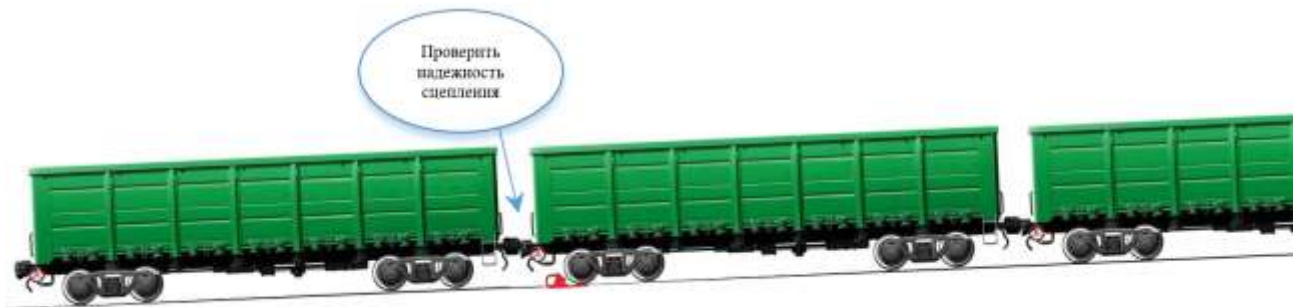


Рисунок 5.105 – Укладка тормозного башмака не под крайний вагон с проверкой надежности сцепления с ним вагонов

Надежность закрепления подвижного состава и сохранность тормозных башмаков обеспечивается применением закрепления с накатом колес на полоз тормозного башмака.

Цитата Приложения №12 к ИДП:

«3. Тормозные башмаки маркируются и хранятся в местах, установленных локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), где обеспечивается их сохранность.

Маркировка (клеймо) тормозных башмаков, применяемых на железнодорожных станциях железнодорожного транспорта общего пользования, включает в себя информацию, указывающую на их принадлежность, в том числе код железнодорожной станции (по единой сетевой разметке), порядковый номер тормозного башмака.

Маркировка (клеймо) тормозных башмаков, применяемых на железнодорожных путях необщего пользования, примыкающих непосредственно (или через железнодорожные пути необщего пользования) к железнодорожным путям общего пользования, включает в себя информацию, указывающую на их принадлежность, в том числе код железнодорожной станции примыкания (по единой сетевой разметке), порядковый номер тормозного башмака.

Тормозные башмаки, применяемые для закрепления железнодорожного подвижного состава, окрашиваются в цвет, при котором они более заметны. Тормозные башмаки, применяемые для торможения вагонов, допускается не окрашивать, и вместо порядкового номера разрешается присваивать номер объединенных железнодорожных путей (железнодорожного пути), за которым закреплены тормозные башмаки.»

Комментарии к п. 3 Приложения №12 к ИДП:

Тормозные башмаки относятся к инвентарю строгого учета. Взаимодействие непосредственно с колесом и большая удерживающая сила является существенным риском при использовании данных устройств не по назначению. Этим обусловлено пристальное внимание и их учет, для качественного выполнения которого каждый тормозной башмак маркируется.

Настоящий пункт устанавливает порядок учета, хранения, маркировки тормозных башмаков.

В соответствии с Правилами учета, маркировки (клеймения), выдачи и хранения тормозных башмаков на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденными распоряжения ОАО «РЖД» от 19 декабря 2011 г. № 2737р, структурными подразделениями разрабатываются свои внутренние документы в рамках функциональных обязанностей.

На железнодорожных станциях учет тормозных башмаков, с момента их поступления до исключения из инвентаря (утилизации), ведется в книге инвентаря строгого учета.

Работники, ответственные за сохранность тормозных башмаков во время дежурства ведут номерной учет тормозных башмаков в журнале учета тормозных башмаков, применяемых для закрепления железнодорожного подвижного состава. Указанный учет тормозных башмаков (пример: 001, 002 и т.п.) разрешается вести в электронном виде с помощью адаптированных электронных систем.

Места хранения тормозных башмаков, применяемых для закрепления железнодорожного подвижного состава, определяются ТРА станций, а для тормозных башмаков, применяемых для торможения вагонов, в качестве ограждающих или охранных, запаса и изъятых из эксплуатации (с момента уборки с рабочих мест до момента их утилизации или обратного возвращения на рабочие места), устанавливаются распоряжениями руководителей структурных подразделений дирекций.

Выдача (передача) каждого тормозного башмака регистрируется в книге инвентаря строгого учета и удостоверяется подписью работника, получившего тормозной башмак.

Каждый тормозной башмак, кроме находящихся в запасе и ожидающих утилизацию, должен иметь маркировку (клеймение), которая наносится специальными клеймами на верхнюю горизонтальную поверхность полоза (подошвы) тормозного башмака на расстоянии не более 70 мм от упорной колодки (головки).

Для тормозных башмаков, применяемых для закрепления подвижного состава (рисунок 5.106) и в качестве охранных и ограждающих:

а) для станций с одним парком железнодорожных путей (далее – путь), обгонных пунктов и разъездов – применяется пятизначный код станции единой сетевой разметке (далее – ЕСР) и через знак «-» (дефис) указывается трехзначный инвентарный номер тормозного башмака, начиная с единицы (пример: 001, 002 и т.п.);

б) для станций, имеющих два и более парков путей или маневровых районов, в зависимости от объемов работы и местных условий, отдельно по каждому парку (маневровому району) – применяется пятизначный код станции ЕСР, через знак «-» (дефис) указывается номер или буквенный индекс парка (маневрового района) (могут применяться начальные буквы наименования парка) и через знак «-» (дефис) трехзначный инвентарный номер тормозного башмака (при необходимости номер тормозного башмака для конкретного пути), начиная с единицы (пример: 001, 002 и т.п.);

в) для станций, имеющих более одной сортировочной системы – применяется пятизначный код станции ЕСР, через знак «-» (дефис) указывается индекс сортировочной системы «Н» (нечетная) или «Ч» (четная), или другое

условное обозначение соответствующей системы, через знак «-» (дефис) номер или буквенный индекс парка (могут применяться начальные буквы наименования парка) и через знак «-» (дефис) трехзначный инвентарный номер тормозного башмака, начиная с единицы (пример: 001, 002 и т.п.).

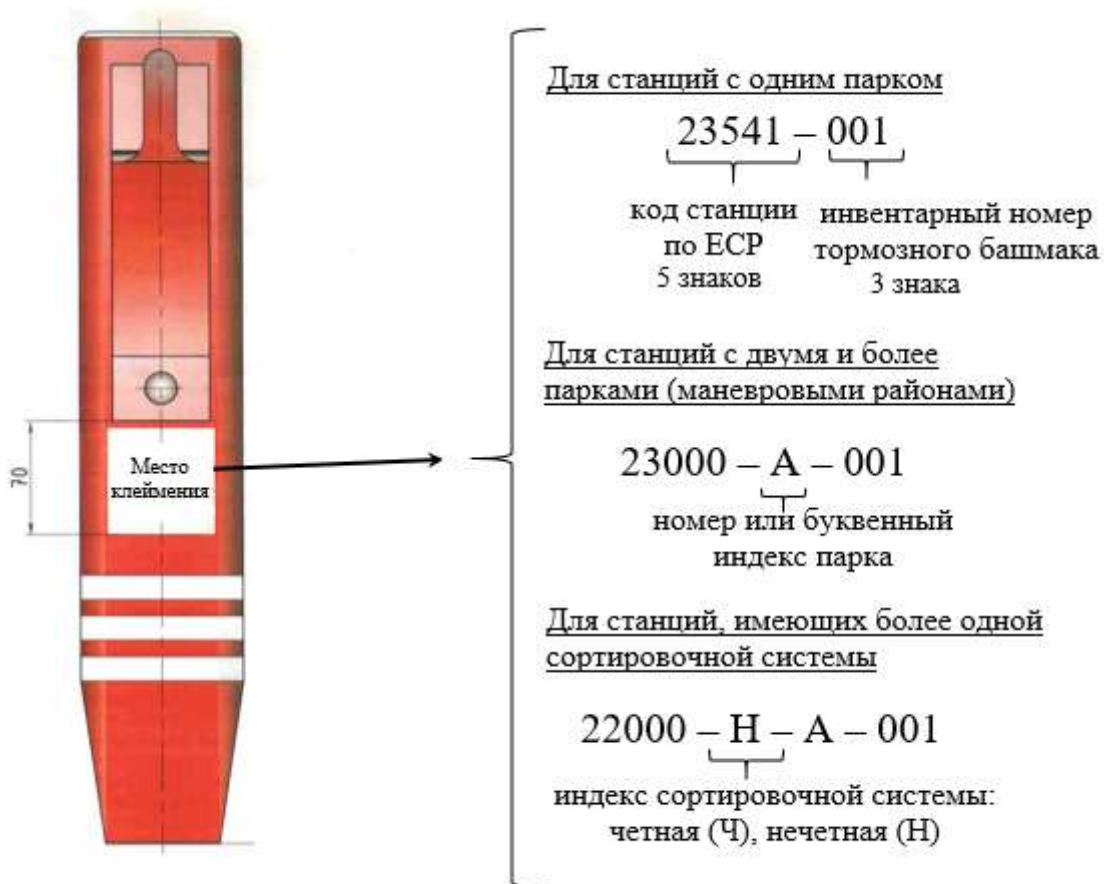


Рисунок 5.106 – Маркировка тормозных башмаков

При необходимости разрешается тормозные башмаки, применяемые для торможения вагонов на одних путях (пучках), использовать на других путях (пучках). На сортировочных (сортировочно-отправочных) путях допускается закрепление подвижного состава, в том числе вагонов барьерных групп, находящихся в зоне тормозных позиций, тормозными башмаками, используемыми для торможения вагонов.

Допускается маркировка (клеймение) тормозных башмаков без применения знака «-» (дефис), если маркировка (клеймение) наносится в несколько строк.

Тормозные башмаки, применяемые для закрепления подвижного состава, а также используемые в качестве охранных и ограждающих, в том числе выделяемые для указанных целей на сортировочных (сортировочно-отправочных) путях, должны быть окрашены в красный цвет и иметь три поперечные полосы на верхней горизонтальной плоскости и обоих бортах полоза (подошвы), а также инвентарный номер на боковой или торцевой

поверхности корпуса упорной колодки (головки), которые наносятся белой краской, стойкой к внешним воздействиям.

Условия работы ручных тормозных башмаков при регулировании скорости отцепов на сортировочных горках (горочные башмаки) и при закреплении составов на станционных путях (стояночные башмаки) существенно различаются. Наиболее зримо это различие проявляется в эксплуатационных повреждениях: у горочных башмаков под действием динамических нагрузок и высоких температур повреждается полоз, у стояночных башмаков – ручка. Не допускается применять башмаки тормозные стояночные на сортировочных (сортировочно-отправочных) путях в случаях, когда на указанные пути вагоны направляются при роспуске с сортировочной горки или при производстве маневров толчками.

Тормозные башмаки, применяемые на станциях при расформировании составов поездов или групп вагонов для торможения, не окрашиваются, поперечные полосы на них не наносятся, защита маркировки (клеймения) от коррозии и ржавчины не применяется. Не окрашивается нижняя рабочая поверхность полоза (подошвы) тормозного башмака, которая соприкасается с головкой рельса.

Цитата Приложения №12 к ИДП:

«4. Запрещается применять для закрепления железнодорожного подвижного состава, торможения вагонов и в качестве охранных неисправные тормозные башмаки, тормозные башмаки, не имеющие установленной маркировки (клеймения) или имеющие маркировку (клеймение), которую невозможно прочесть, с обледенелым или замасленным (замазученным) полозом (подошвой), а также не окрашенные тормозные башмаки при их использовании для закрепления или в качестве охранных.»

Комментарии к п. 4 Приложения №12 к ИДП:

Каждое изделие и техническое средство имеет свой ресурс. В последние десятилетия научными организациями проводятся теоретические исследования и подконтрольная эксплуатации новых видов тормозных башмаков, позволяющих повысить жизненный цикл, параметры надежности, удерживающую способность, снизить вес тормозных башмаков. Однако, до сих пор из-за высоких эксплуатационных нагрузок наблюдается большое количество неисправностей тормозных башмаков.

Тормозные башмаки, выделенные для замены неисправных тормозных башмаков, применяемых для торможения вагонов, а также неисправные тормозные башмаки, изъятые из эксплуатации, до перемещения их с рабочих мест, должны храниться отдельно, в специально выделенных стеллажах,

ящиках или служебных помещениях.

Цитата Приложения №12 к ИДП:

«5. Эксплуатация тормозного башмака прекращается при изломе или изгибе конструкции его элементов, взаимодействующих с колесом закрепляемого железнодорожного подвижного состава или рельсом (лопнувшая головка или упорная площадка, покоробленный, изогнутый полоз или подошва, разрыв крепления элементов конструкции).

Порядок маркировки (клеймения), выдачи, хранения, а также действий при потере переносных средств закрепления железнодорожного подвижного состава устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 5 Приложения №12 к ИДП:

Настоящий пункт устанавливает правила выполнения работ по изъятию неисправных башмаков для снижения вероятности самопроизвольного выхода подвижного состава, связанной с недостаточной удерживающей способностью рассматриваемого тормозного башмака.

Указанные неисправности определяются визуально, не требуя измерительных приборов для их выявления.

Тормозные башмаки, пришедшие в негодность в процессе эксплуатации, изымаются из эксплуатации для дальнейшего их ремонта или исключения из инвентаря (утилизации).

При исключении тормозных башмаков из инвентаря составляется акт с указанием их количества, который подписывается начальником станции (или лицом, исполняющим его обязанности) и работником, ответственным за хранение (до ввода и после изъятия из эксплуатации), учет и выдачу (передачу) тормозных башмаков из мест их постоянного хранения. Маркировку (клеймение) тормозных башмаков, исключенных из инвентаря, забивают или перечеркивают механическим способом.

Для исключения утери тормозных башмаков, размещенных на железнодорожном подвижном составе, который по каким-либо причинам длительно простаивает на железнодорожных путях, переданных в ведение подразделений функциональных филиалов, дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД», руководители региональных подразделений (структурных региональных подразделений), балансодержатели железнодорожного подвижного состава (локомотивов, мотор-вагонного и специального железнодорожного подвижного состава) определяют порядок хранения данных тормозных башмаков.

Тормозные башмаки, не находящиеся в работе (не применяемые при закреплении подвижного состава, в качестве охранных и ограждающих и т.д.) должны храниться на специально оборудованных стеллажах, в ящиках, размещаемых на территории станции в местах постоянного применения тормозных башмаков или в служебных помещениях работников станций.

Места хранения тормозных башмаков, применяемых для закреплении подвижного состава, их инвентарные номера и количество в каждом пункте, а также должности работников, ответственных за их сохранность, определяются ТРА станций.

Во время дежурства каждый работник должен обеспечивать сохранность тормозных башмаков, закрепленных за обслуживаемым им участком (постом, пунктом, маневровым районом, пучком (путем) сортировочного парка, локомотивом (единицей специального самоходного подвижного состава)).

Для сохранности тормозных башмаков допускается использование скоб для закреплении тормозных башмаков к рельсу или наблюдение ответственным работником за уложенными тормозными башмаками. Если устанавливается наблюдение за тормозными башмаками, то в примечании к пункту 3.9.1 (24) ТРА должны быть указаны конкретные должности работников, на которых возложено выполнение данных функций.

При использовании специальных устройств, исключающих хищение тормозного башмака (скоба, трос), при передаче информации в содержании указания и при ответе исполнителя добавляются слова «башмаки закреплены типовыми скобами».

Обобщенный порядок действий при утере тормозного башмака в соответствии с Правилами учета, маркировки (клеймения), выдачи и хранения тормозных башмаков на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденными распоряжением ОАО «РЖД» от 19 декабря 2011 г. № 2737р, представлен на рисунке 5.107.

Порядок действий при утере тормозного башмака

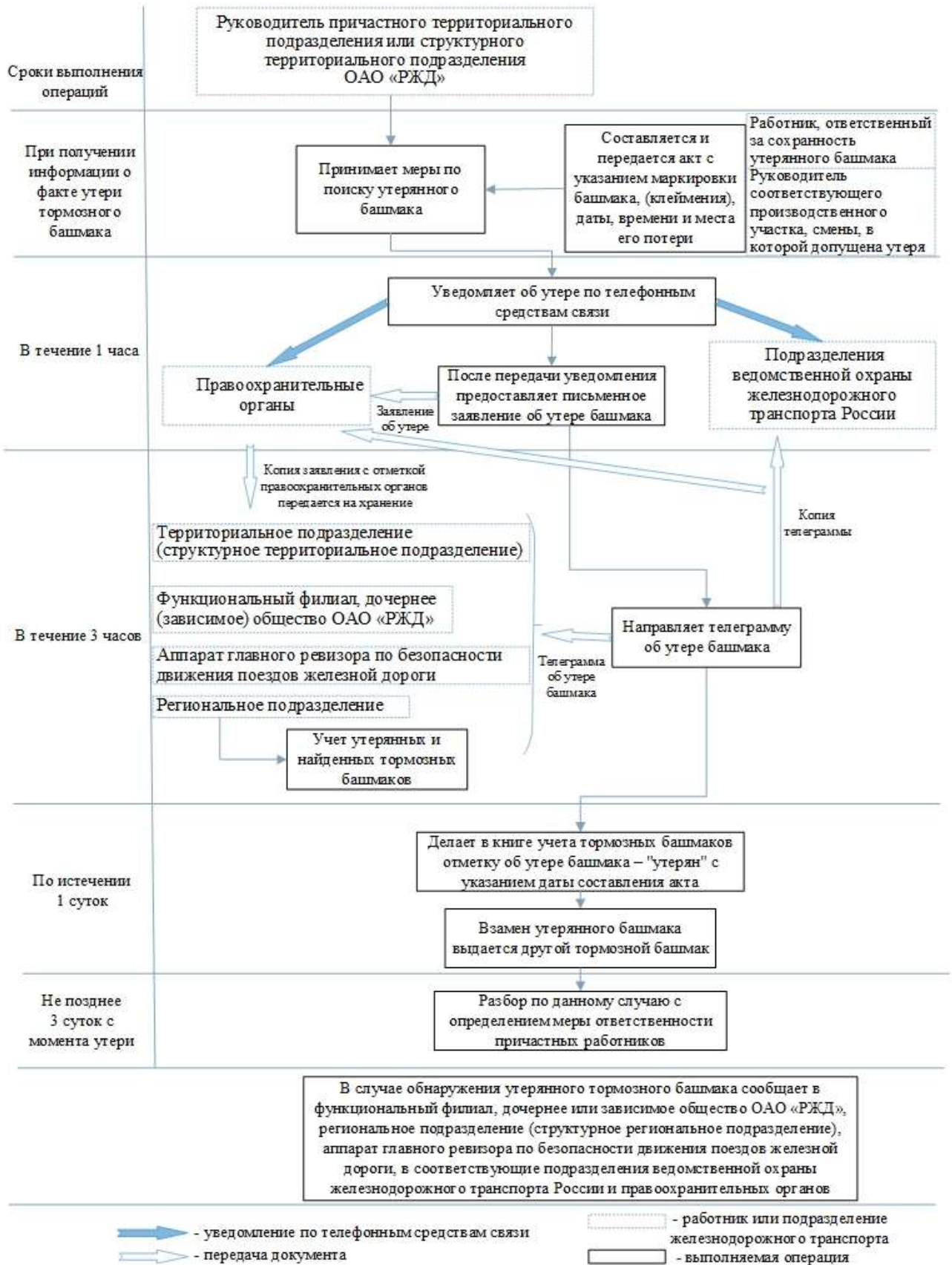


Рисунок 5.107 – Порядок действий при утере тормозного башмака

Цитата Приложения №12 к ИДП:

«6. Запрещается подкладывать под колеса железнодорожного подвижного состава для закрепления посторонние предметы и устройства, не предусмотренные локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 6 Приложения №12 к ИДП:

Надежность закрепления подвижного состава обеспечивается применением исключительно специализированного оборудования и технических средств, указанных в ТРА станции или в инструкциях о порядке обслуживания и организации движения на путях, переданных в ведение других подразделений ОАО «РЖД», отвечающих требуемым параметрам надежности и удерживающей способности. Конструкция тормозного башмака и специализированных технических средств спроектированы таким образом, чтобы обеспечить максимальное тормозное воздействие без значительного повреждения поверхности катания колес и соблюдения безопасности.

Не допускается подкладывать для торможения под колеса шпалы, камни, ломы и другие предметы.

Посторонние предметы, вместо тормозных башмаков, не обеспечивают необходимого тормозного эффекта.

Цитата Приложения №12 к ИДП:

«7. Тормозные башмаки, применяемые для эксплуатации на железнодорожных путях общего и необщего пользования, должны обеспечивать сопротивление движению одного вагона, закрепленного на горизонтальной площадке одним тормозным башмаком, не менее 9,81 кН (1 тс).»

Комментарии к п. 7 Приложения №12 к ИДП:

Конструкция тормозных башмаков, применяемых для эксплуатации на железнодорожных путях общего и необщего пользования, должна обеспечивать сопротивление движению одного вагона, закрепленного на горизонтальной площадке одним тормозным башмаком, не менее 1 тс. Применение требуемых материалов и способов крепления элементов в составе конструкции тормозных башмаков обеспечивается изготовителем.

Сопротивление движению тормозного башмака, равное 1 тс, позволит удержать вагон на железнодорожных путях с уклонами до 0,0005 как в груженом, так и в порожнем состоянии.

С увеличением значения уклона, тангенциальная составляющая силы тяжести вагона возрастает.

В основе закрепления лежит условие, при котором сумма удерживающих сил (рисунок 5.108), действующих на подвижной состав, не будет меньше сил, приводящих его в движение:

$$\sum F_0 + \sum W_{\text{тр}} \geq \sum W_{\text{вт}} + \sum Q_{\tau},$$

где $\sum F_0$ – сила тормозного действия башмаков при трогании с места, тс;

$\sum W_{\text{тр}}$ – сила трения состава при трогании с места, тс;

$\sum W_{\text{вт}}$ – составляющая силы воздушного напора вдоль пути, тс;

$\sum Q_{\tau}$ – тангенциальная составляющая силы тяжести, тс.

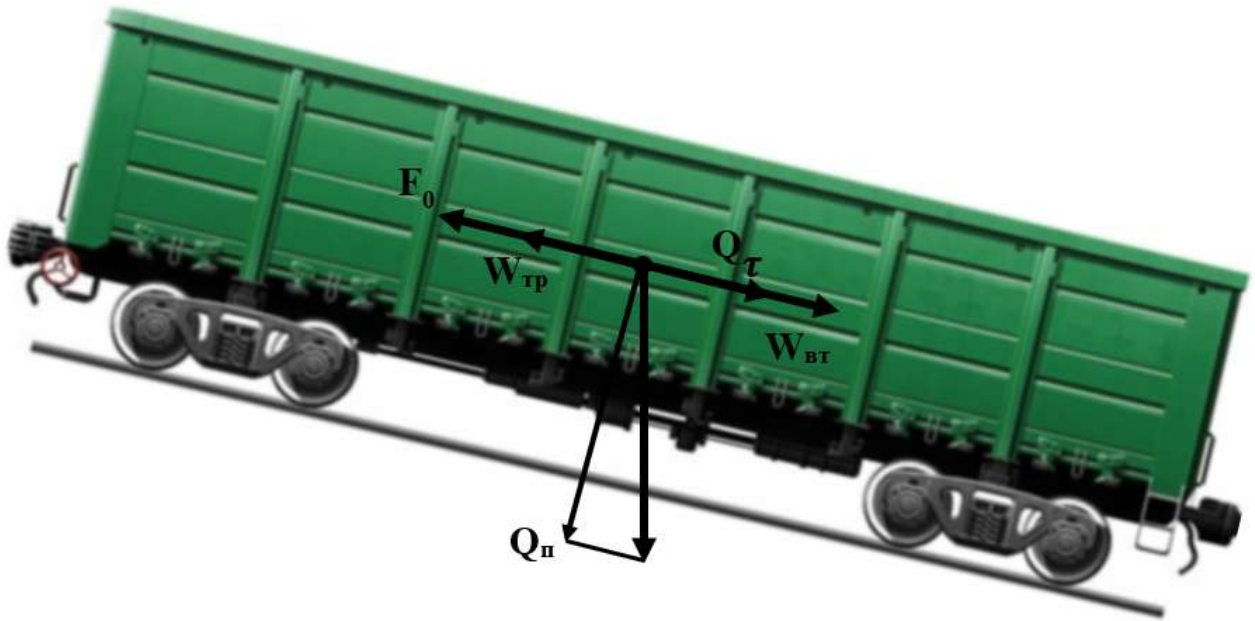


Рисунок 5.108 – Силы, действующие на вагон на уклоне

Цитата Приложения №12 к ИДП:

«8. При закреплении железнодорожного подвижного состава тормозными башмаками применяются следующие минимальные нормы:

1) на горизонтальных железнодорожных путях и железнодорожных путях с уклонами до 0,0005 включительно – по одному тормозному башмаку для закрепления любого количества вагонов с обеих сторон (состава, группы вагонов или одиночного вагона);

2) на железнодорожных путях с уклонами более 0,0005 при закреплении:

а) одиночных вагонов;

б) сплотов локомотивов в недействующем состоянии;

в) рефрижераторных вагонов при условии, что в группе (секции) все вагоны груженые или все порожние (в том числе порожняя секция с машинным отделением);

г) составов или групп вагонов, состоящих из однородного по массе

(брутто) железнодорожного подвижного состава: грузовых груженых или порожних вагонов независимо от их рода, пассажирских вагонов, мотор-вагонного подвижного состава;

д) смешанных (разнородных по весу) составов или групп, состоящих из груженых и порожних вагонов или груженых вагонов различной массы, при условии, что тормозные башмаки укладываются под вагоны с нагрузкой на ось не менее 15 т (брутто), а при отсутствии таких вагонов – под вагоны с меньшей нагрузкой на ось, но максимальной для закрепляемой группы;

нормы закрепления определяются по следующей расчетной формуле:

$$K = n \cdot (1,5i + 1)/200, \quad 1)$$

где:

K – необходимое количество башмаков, штук;

n – количество осей в составе (группе), штук;

i – средняя величина уклона пути или отрезка железнодорожного пути в тысячных;

(1,5i + 1) – количество тормозных башмаков на каждые 200 осей;

3) на железнодорожных путях с уклонами более 0,0005 при закреплении смешанных составов или групп, состоящих из разнородных по массе вагонов, если тормозные башмаки укладываются под порожние вагоны, вагоны с нагрузкой менее 15 т на ось брутто, не являющиеся самыми тяжелыми вагонами в группе, или под вагоны с неизвестной нагрузкой на ось, нормы закрепления определяются по следующей расчетной формуле:

$$K = n \cdot (4i + 1)/200. \quad (2)»$$

Комментарии к п. 8 Приложения №12 к ИДП:

Одной из ключевых целей транспортного комплекса Российской Федерации, изложенной в Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, является «Увеличение объема и скорости доставки грузов, в том числе транзитных, и развитие мультимодальных логистических технологий». Большая роль в ее реализации отведена железнодорожному транспорту.

Повышение массы поездов, повышение транзитного потенциала, сопряжено с высокими требованиями к точности определения норм закрепления подвижного состава. Поезда за один рейс в ходе следования совершают остановки на станциях для выполнения технологических операций, что требует качественного закрепления для недопущения самопроизвольного следования вагонов и безопасности персонала, работающего с составом.

Настоящий пункт содержит правила и основные формулы для расчета норм закрепления подвижного состава для однородных и разнородных по весу составов. Следует отметить, что при благоприятных условиях значение уклона пути можно подставить в формулу и определить минимальное значение потребного количества тормозных башмаков. Это значение должно быть оптимальным: с одной стороны занижение количества средств закрепления существенно повышает риск нарушения безопасности движения поездов, с другой – завышенное количество приведет к нерациональному использованию имеющихся средств и нехватке рабочего персонала, которому требуется донести нужное количество тормозных башмаков от стеллажа к месту установки, зачастую совершая при этом несколько заходов, что увеличивает технологическое время работы с составом и загрузку составительских бригад.

Количество тормозных башмаков, которыми закрепляют вагоны, стоящие на станционных путях, зависит от профиля пути, характеристики подвижного состава и числа осей в составе.

Учитывая, что вагонный парк оснащен роликовыми подшипниками или буксами с подшипниками кассетного типа, имеющими низкое сопротивление движению, чтобы избежать самопроизвольного ухода вагонов (или состава при отцепке от него локомотива), устанавливаются ограничения на размещение станций, разъездов и обгонных пунктов на уклонах.

Во всех случаях, когда станции, разъезды и обгонные пункты расположены на уклонах круче 0,0005, на них должны быть обеспечены условия для удержания поездов установленного и перспективного веса вспомогательными тормозами локомотивов, а также условия трогания их с места.

По формуле 2 значения потребного количества тормозных башмаков примерно в 2,67 раза выше, чем по формуле 1, что требует пристального внимания при определении типа закрепляемого состава и применении нужного норматива в эксплуатации. В п.3.9(24) ТРА станции указаны результаты расчета для каждого пути как по первой, так и по второй формулам.

Визуализация требований пункта 8 представлена на рисунках 5.109 – 5.111.



Рисунок 5.109 – Закрепление подвижного состава на горизонтальных железнодорожных путях и железнодорожных путях с уклонами до 0,0005

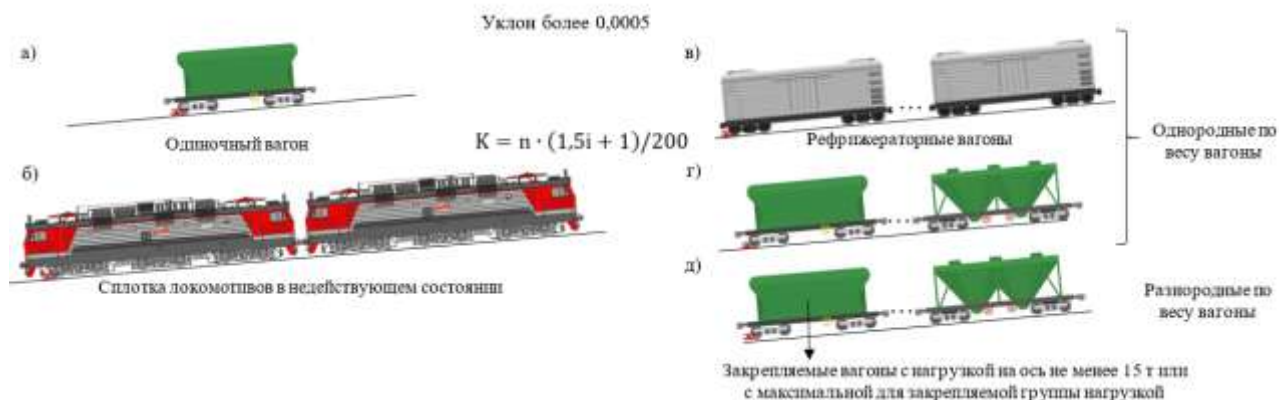


Рисунок 5.110 – Ситуации, при которых закрепление подвижного состава на уклонах более 0,0005 рассчитывается по формуле 1



Рисунок 5.111 – Случай закрепления подвижного состава на уклонах более 0,0005, при котором норма рассчитывается по формуле 2

Цитата Приложения №12 к ИДП:

«9. Нормы закрепления, рассчитанные по формулам (1) и (2), указываются в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Порядок использования автоматизированных систем для расчета необходимого количества тормозных башмаков устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 9 Приложения №12 к ИДП:

Под локальным нормативным актом владельца инфраструктуры в данном случае подразумевается ТРА станции (инструкция о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования).

Необходимое количество тормозных башмаков (нормы закрепления) может определяться расчетным способом или с использованием автоматизированной системы расчета норм закрепления (ИСУЖТ НС ТРА) в

соответствии с ЦДТ 32 Методика автоматизированного расчета (реквизиты ЦД-Гузанов).

Выписки из ТРА станции, касающиеся норм закрепления подвижного состава (с учетом фактических обязанностей работников и деления станции на маневровые районы) должны находиться на рабочих местах работников, на которых возложены функции закрепления и/или контроля за правильностью закрепления подвижного состава (на рабочих местах дежурных по станциям, диспетчеров маневровых, дежурных по сортировочной горке и т.п.).

Цитата Приложения №12 к ИДП:

«10. На железнодорожных путях, имеющих уклон, башмаки укладываются со стороны спуска. При величине уклона более 0,0005 до 0,001 включительно, вагоны закрепляются дополнительно одним тормозным башмаком со стороны, противоположной спуску.

При величине уклона более 0,001 с противоположной стороны спуска укладка тормозных башмаков не требуется.»

Комментарии к п. 10 Приложения №12 к ИДП:

Укладка тормозных башмаков на железнодорожных путях с уклонами производится со стороны спуска. В случае использования стационарных устройств или средств закрепления подвижного состава необходимые минимальные нормы устанавливаются в соответствии с технической документацией на эти устройства и указываются в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

При расположении подвижного состава на уклонах до 0,0005 и закреплении при помощи УТС-380 (наиболее распространенного из механизированных устройств, предназначенных для закрепления подвижного состава) со стороны спуска, дополнительно для закрепления необходима укладка одного тормозного башмака с противоположной стороны.

На уклонах более 0,0005 и до 0,001 включительно для закрепления подвижного состава необходима укладка одного тормозного башмака со стороны, противоположной спуску (рисунок 5.112), поскольку остается риск движения вагонов при небольшом усилении ветра в сторону, противоположную основному уклону.



Рисунок 5.112 – Укладка тормозного башмака со стороны, противоположной спуску

При величине уклона более 0,001 подвижной состав закрепляется со стороны спуска (рисунок 5.113), что является направлением потенциального ухода подвижного состава под действием силы тяжести.



Рисунок 5.113 – Укладка тормозного башмака со стороны, противоположной спуску

Цитата Приложения №12 к ИДП:

«11. На станционных железнодорожных путях с замасленными поверхностями рельсов нормы закрепления железнодорожного подвижного состава тормозными башмаками, указанные в пункте 8 настоящего Порядка, увеличиваются в 1,5 раза.»

Комментарии к п. 11 Приложения №12 к ИДП:

Настоящий пункт устанавливает порядок увеличения необходимого количества тормозных башмаков на путях с замасленными поверхностями, что позволяет осуществить компенсацию снижения силы трения тормозного башмака и рельса.

Существует правило увеличения нормы закрепления подвижного состава, определенного при помощи вышеуказанных формул в 1,5 раза, в случае закрепления подвижного состава на железнодорожных путях с сильно замасленными поверхностями рельсов, к которым относятся железнодорожные пути погрузки наливных грузов, очистки и промывки цистерн и т.п.

Цитата Приложения №12 к ИДП:

«12. По результатам расчета требуемое количество тормозных башмаков округляется до большего целого числа.»

Комментарии к п. 12 Приложения №12 к ИДП:

В случае получения количества тормозных башмаков, отличного от целого, округление результата в меньшую сторону приводит к заведомо недостаточной норме для удержания закрепляемого состава.

Цитата Приложения №12 к ИДП:

«13. На железнодорожных путях с ломаным профилем, нормы закрепления составов поездов или групп вагонов, располагающихся в пределах всей длины железнодорожных путей, исчисляются по средней величине уклона для всей длины железнодорожного пути. Если вагоны оставляются на отдельных отрезках железнодорожных путей, то их закрепление тормозными башмаками производится по нормам, соответствующим фактической величине уклона данного отрезка.»

Комментарии к п. 13 Приложения №12 к ИДП:

Для корректного расчета норм закрепления на железнодорожных путях продольный профиль должен быть привязан к плану и конкретно обозначены границы полезной длины пути. Это особенно важно для путей с ломаным (пилообразным) профилем.

Величина приведенного уклона в таком случае может осуществляться при оценке по геодезическим отметкам крайних точек пути.

Разность отметок крайних точек делится на длину пути (оба значения в метрах). Полученный результат умножается на тысячу, что позволяет получить величину клона в тысячных.

Уклон пути (отрезка) может быть определен как средневзвешенная величина уклона всех его элементов по формуле:

$$i_{\text{пр}} = \frac{\sum i \cdot l}{\sum l},$$

где $i_{\text{пр}}$ – приведенный уклон, ‰

$\sum i \cdot l$ – алгебраическая сумма произведений величин уклонов элементов профиля в тысячных на длину этих элементов, м;

$\sum l$ – сумма длин всех элементов, включая элементы с нулевым уклоном, м.

В числителе каждая величина берется с соответствующим знаком плюс или минус в зависимости от направления уклона («спуск», подъем»).

Расчет норм закрепления подвижного состава, размещаемого на пути, начинается с границ его полезной длины (с одного или другого конца).

Пример представлен на рисунке 5.114.



Рисунок 5.114 – Фрагмент продольного профиля железнодорожного пути

По представленному рисунку 5.114 и формуле в комментарии произведен расчет спрямленного профиля на рассматриваемом участке пути.

$$i_{\text{пр}} = \frac{-1,2 \cdot 50 + 0 \cdot 50 - 1,0 \cdot 50 - 0,8 \cdot 50 - 1,2 \cdot 50}{250} = -0,84 \text{ ‰}$$

Цитата Приложения №12 к ИДП:

«14. При закреплении поданной под выгрузку (погрузку) группы вагонов, тормозные башмаки укладываются под вагоны, которые подлежат разгрузке в последнюю очередь (погрузке в первую очередь), или норматив закрепления для них должен исчисляться в соответствии с подпунктом 3 пункта 8 настоящего Порядка.»

Комментарии к п. 14 Приложения №12 к ИДП:

Соблюдение данного правила обеспечивает надежность закрепления состава независимо от состояния вагона (груженный или порожний), поскольку тормозные башмаки уложены под вагон, который будет разгружен последним, то есть самый тяжелый в группе. Аналогичный вывод можно сделать при закреплении вагонов, поданных под погрузку, с укладкой тормозных башмаков под вагон, загружаемый в первую очередь.

Данное правило имеет ряд исключений:

– при оставлении вагонов в местах погрузки-выгрузки, работник, осуществляющий закрепление, не проинформирован о последовательности проведения операций или последовательность не определена (то есть выгрузка (погрузка) может начаться в любой из вагонов);

– вагоны, поданные под выгрузку, имеют нагрузку менее 15 т на ось, и вагон, выгружаемый в последнюю очередь, не является максимальным по массе.

В указанных случаях норматив закрепления должен исчисляться в соответствии с подпунктом 3 пункта 8 приложения № 12 к ИДП, то есть по формуле (2).

Цитата Приложения №12 к ИДП:

«15. Получив сообщение об ожидаемом сильном ветре или при возникновении такого ветра, если сообщения об этом не передано лицам, ответственным за закрепление железнодорожного подвижного состава, каждый ответственный работник осуществляет на своем участке проверку надежности закрепления железнодорожного подвижного состава от самопроизвольного движения и укладывает дополнительно тормозные башмаки исходя из следующих норм.

При сильном (более 15 м/с) ветре, направление которого совпадает с направлением возможного самопроизвольного движения железнодорожного подвижного состава, рассчитанная в соответствии с пунктом 8 настоящего Порядка, норма закрепления увеличивается укладкой под колеса вагонов трех дополнительных тормозных башмаков (на каждые 200 осей закрепляемой группы), а при штормовом (более 21 м/с) ветре – семи тормозных башмаков (на каждые 200 осей).»

Комментарии к п. 15 Приложения №12 к ИДП:

Ветровая нагрузка оказывает существенное влияние на динамику следования вагонов (групп вагонов) и при высоких значениях (при сильном ветре более 15 м/с) и при штормовом ветре более 21 м/с (по шкале Бофорта минимальное значение штормового ветра 20,8 м/с) создает условия для самопроизвольного движения закрепленных вагонов (групп вагонов) за счет существенного увеличения составляющих сил воздушного напора.

Для поддержания выполнения уравнения, представленного в комментариях к пункту 7 и увеличения суммы удерживающих сил, действующих на подвижной состав, осуществляется увеличение нормы закрепления на три и семь тормозных башмаков в расчете на 200 осей закрепляемой группы при сильном и штормовом ветре соответственно.

Направление действия ветровой нагрузки принимается попутным для анализа наиболее опасной ситуации. Причем с учетом меньшего влияния ветровой нагрузки на вагоны в группе, кроме первого, наиболее опасным считается ветровая нагрузка, направленная по направлению потенциального движения под углом 30 градусов за счет существенного увеличения площади

приложения ветровой нагрузки (на боковую поверхность кузова вагонов) в сравнении с ситуацией действия попутного ветра в торцевую часть кузова.

Работники станций, ответственные за закрепление железнодорожного подвижного состава (далее – подвижной состав), получив сообщение об ожидаемом ветре, скорость которого превышает 15 м/с и направление которого совпадает с направлением возможного ухода вагонов, обязаны:

1) о времени получения сообщения сделать запись в журнале учета тормозных башмаков, применяемых для закрепления подвижного состава;

2) сообщить работникам, на которых возложены функции по закреплению подвижного состава, об ожидаемом ветре, скорость которого превышает 15 м/с;

3) через работников, на которых возложены функции по закреплению подвижного состава, или лично, проверить надежность закрепления подвижного состава, оставленного на путях станции;

4) организовать и уложить дополнительные тормозные башмаки, согласно правилам и нормам, установленным нормативными документами (количество дополнительных башмаков зависит от силы ветра);

5) обо всех изменениях норм закрепления подвижного состава сделать соответствующие отметки в журнале учета тормозных башмаков, применяемых для закрепления подвижного состава.

При возникновении указанного ветра, если сообщение об этом не передано, должны быть приняты аналогичные действия.

Цитата Приложения №12 к ИДП:

«16. При закреплении мотор-вагонного подвижного состава, локомотивов в недействующем состоянии или железнодорожного подвижного состава при отсутствии достаточного количества тормозных башмаков допускается использовать стояночные тормоза железнодорожного подвижного состава из расчета: 5 тормозных осей заменяют 1 тормозной башмак.

На горизонтальных железнодорожных путях или железнодорожных путях с уклоном менее 0,0005 допускается приводить в действие стояночный тормоз одного вагона (локомотива) в любой части сцепленной группы железнодорожного подвижного состава взамен тормозных башмаков с обеих ее сторон.»

Комментарии к п. 16 Приложения №12 к ИДП:

Стояночный тормоз – устройство с ручным или автоматическим приводом, расположенное на единице железнодорожного подвижного состава и предназначенное для ее закрепления на стоянке от самопроизвольного ухода, а также для принудительной аварийной остановки при наличии ручного

или автоматического привода внутри единицы железнодорожного подвижного состава.

Закрепление локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава, специального железнодорожного подвижного состава при отстое на путях станций (оставляемых на железнодорожных станционных путях, за исключением локомотивов и мотор-вагонного подвижного в холодном состоянии) производится работниками локомотивных бригад (водителями), с последующим докладом дежурному по станции (или другому работнику, определенному ТРА станции, на горизонтальных путях или путях с уклонами 0,0005 и менее стояночным тормозом одного вагона (в мотор-вагонном подвижном составе, специальном железнодорожном подвижном составе) или стояночным тормозом локомотива. На путях с уклонами более 0,0005 ручными тормозами подвижного состава из расчета пять тормозных осей заменяют один тормозной башмак, при недостаточности тормозных осей (по условиям профиля) дополнительно укладываются тормозные башмаки тягового подвижного состава с накатом со стороны уклона (по норме, установленной ТРА станции для грузовых вагонов). После закрепления локомотивная бригада (водитель) докладывает об этом дежурному по станции, который делает запись в специальном журнале учета тормозных башмаков, применяемых для закрепления железнодорожного подвижного состава, где указывает должность и фамилию машиниста, время закрепления, номер пути.

Согласно таблице III.4 Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденных протоколом от 6-7 мая 2014 г. № 60 Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества Независимых Государств и приказом Минтранса России от 3 июня 2014 г. № 151, необходимое количество стояночных тормозов вагонов или ручных тормозных башмаков для удержания состава грузового, рефрижераторного, хозяйственного, грузопассажирского или почтово-багажного поезда на месте в случае неисправности или невозможности приведения в действие автоматических тормозов определяется на каждые 100 тс веса состава в зависимости от крутизны уклона. Установленные параметры закрепления представлены в таблице 5.13.

Таблица 5.13

Необходимое количество стояночных тормозов вагонов или ручных тормозных башмаков для удержания состава грузового, рефрижераторного, хозяйственного, грузопассажирского или почтово-багажного поезда на месте в случае неисправности или невозможности приведения в действие автоматических тормозов

Крутизна уклона	0	0,00 2	0,00 4	0,00 6	0,00 8	0,01 0	0,01 2	0,01 4	0,01 6	0,01 8	0,02 0
Число тормозных башмаков	<u>0,2*</u> 0,4	<u>0,2</u> 0,4	<u>0,2</u> 0,4	<u>0,2</u> 0,4	<u>0,2</u> 0,6	<u>0,3</u> 0,8	<u>0,4</u> 1,0	<u>0,4</u> 1,2	<u>0,5</u> 1,4	<u>0,6</u> 1,6	<u>0,6</u> 1,8
Количество тормозных осей	0,4	0,4	0,4	0,4	0,6	0,8	1,0	1,2	1,4	1,6	1,8

Продолжение таблицы 5.13

Крутизна уклона	0,022	0,024	0,026	0,028	0,030	0,032	0,034	0,036	0,038	0,040
Число тормозных башмаков	<u>0,7</u> 2,0	<u>0,8</u> 2,2	<u>0,8</u> 2,4	<u>0,9</u> 2,6	<u>1,0</u> 2,8	<u>1,0</u> 3,0	<u>1,1</u> 3,2	<u>1,2</u> 3,4	<u>1,2</u> 3,6	<u>1,3</u> 3,8
Количество тормозных осей	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

*В числителе – при нагрузке на ось 10 тс и более, в знаменателе – при нагрузке на ось менее 10 тс.

При подсчете числа осей ручного торможения учитываются стояночные тормоза грузовых и специальных вагонов, имеющих боковой привод без сквозной тормозной площадки.

Единое наименьшее количество стояночных тормозов на каждые 100 тс веса состава грузового, рефрижераторного, хозяйственного, грузопассажирского или почтово-багажного поезда, следующего в пределах двух или более дорог, принимается 0,6 тормозной оси. При потребности в стояночных (ручных) тормозах более установленного единого наименьшего количества, а также, если в составе грузового, рефрижераторного или хозяйственного поезда не может быть обеспечено единое наименьшее количество стояночных (ручных) тормозов, недостающее их количество компенсируется ручными тормозными башмаками.

Для поездов, следующих в пределах одной дороги, а также при уклонах круче 0,012 потребность в стояночных (ручных) тормозах и тормозных башмаках на каждые 100 тс веса состава устанавливается руководителем подразделения владельца инфраструктуры в соответствии с нормативами.

Согласно пп. 39, 42 Инструкции по обслуживанию высокоскоростных и скоростных электропоездов на инфраструктуре ОАО «РЖД» машинистами, работающими без помощника машиниста, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 25 октября 2011 г. № 2293р, при организации не

предусмотренной остановки высокоскоростных и скоростных электропоездов на перегоне необходимо:

- в случаях возникновения необходимости покинуть кабину высокоскоростного или скоростного электропоезда машинист обязан привести его в нерабочее состояние, опустить токоприемники, активировать стояночный тормоз, деактивировать кабину управления, выключить аккумуляторную батарею для предотвращения ее разрядки и закрыть дверь кабины управления;

- в случае возникновения неисправности высокоскоростного или скоростного электропоезда, которая в течение 10 минут не может быть определена, машинист обязан вызвать вспомогательный локомотив, при необходимости дать указание ответственному лицу поездной бригады о закреплении состава и ограждении поезда со стороны ожидаемого прибытия вспомогательного локомотива;

- при остановке высокоскоростного или скоростного электропоезда в пути следования, не предусмотренной графиком движения, и отсутствии информации от машиниста о причинах остановки ответственное лицо поездной бригады обязано немедленно проследовать в кабину машиниста для определения причин остановки, принимает меры по закреплению, ограждению состава и оказывает машинисту первую помощь.

Согласно требованиям пп. 2.2, 2.9 Регламента действий работников при вынужденной остановке скоростного и высокоскоростного электропоезда «Сапсан», «Ласточка», «Аллегро» на перегоне или станции, утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 29.09.2014 г. № 2285р, для указанных типов подвижного состава при вынужденной остановке на перегоне предусмотрен следующий порядок:

- при вынужденной остановке скоростного, высокоскоростного поезда на перегоне и невозможности его самостоятельного движения до ближайшей станции, машинист обязан:

а) остановить поезд по возможности на площадке и прямом участке пути, если не требуется экстренной остановки;

б) привести в действие стояночный тормоз;

в) немедленно сообщить по радиосвязи причастным работникам для принятия оперативного решения по возможности дальнейшего следования.

- помощник машиниста обязан убедиться в том, что поезд заторможен стояночным тормозом (при неисправности стояночного тормоза – тормозными башмаками).

- при невозможности устранения возникшей неисправности по истечении 10 мин после остановки, машинист поезда обязан:

а) лично убедиться в фактическом месте нахождения поезда по ближайшему километровому и пикетному столбикам (в случае остановки на перегоне);

б) через дежурного по станции (диспетчера поездного) затребовать вспомогательный локомотив, при этом указать километр, пикет местонахождения головы поезда, причину, время затребования помощи, а также наличие габарита по соседнему пути;

в) убедиться в приведении в действие стояночного тормоза;

г) доложить по радиосвязи дежурному ближайшей станции, ограничивающей перегон и поездному диспетчеру о закреплении поезда стояночным тормозом;

д) при неисправности стояночного тормоза – закрепить состав тормозными башмаками.

Цитата Приложения №12 к ИДП:

«17. На железнодорожных путях с уклонами, не превышающими 0,0025, разрешается при смене локомотивов пассажирских поездов использовать для закрепления железнодорожного подвижного состава автоматические тормоза поезда в течение не более 15 минут. В случае невозможности смены локомотивов в течение указанного времени железнодорожный подвижной состав должен быть закреплён тормозными башмаками в соответствии с пунктом 8 настоящего Порядка.»

Комментарии к п. 17 Приложения №12 к ИДП:

Тормозные силы локомотивов и вагонов нормированы величиной расчетного нажатия на ось, а эффективность действия тормозов – величиной тормозного нажатия, приходящегося на единицу (или 100 т) веса.

В соответствии с требованиями пункта 5.1 Свода правил «Станционные здания, сооружения и устройства» СП 225.1326000.2014, утвержденным приказом Минтранса России от 2 декабря 2014 г. № 331, отдельные пункты с путевым развитием на вновь строящихся железнодорожных линиях следует располагать на горизонтальной площадке. Допускается, при соответствующем обосновании, располагать отдельные пункты с путевым развитием на уклонах не круче 1,5‰, в трудных условиях – на уклонах не круче 2,5‰.

В особо трудных условиях разъезды, обгонные пункты, промежуточные железнодорожные станции, на которых не предусмотрены отцепка локомотивов и вагонов от составов и разъединение соединенных поездов, допускается располагать на уклонах не круче 10‰.

На железнодорожных станциях, разъездах и обгонных пунктах вновь строящейся железнодорожной линии продольный профиль железнодорожных

путей (кроме сортировочных), на которых предусматривают отцепку локомотивов от вагонов и производство маневровых операций, следует предусматривать вогнутого (ямообразного) очертания с одинаковыми отметками высот по концам полезной длины железнодорожных путей (трехэлементный профиль). Глубину понижения при устройстве трехэлементного профиля принимают равной от 0,45 до 0,55 м на 1 км станционного пути, крутизну противоуклона – от 1,5‰ до 2,5‰.

Таким образом, при проектировании отдельных пунктов с путевым развитием создаются необходимые условия для удержания подвижного состава в соответствии с требованиями данного пункта.

Ограничение закрепления подвижного состава автоматическими тормозами поезда в течение не более 15 минут позволяет минимизировать риск истощения автотормозов и снижения удерживающей способности ниже требуемого уровня.

В случаях прибытия высокоскоростного или скоростного электропоезда на путь, к которому с двух сторон примыкают платформы и наличии уклона на данном пути, закрепление подвижного состава тормозными башмаками является затруднительным. Для закрепления указанного подвижного состава применяются стояночные тормоза.

Согласно п. 34 Типовой инструкции о порядке обслуживания и организации пропуска скоростных электропоездов «Ласточка» и «ЭШ2» всех модификаций на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 13 июня 2018 г. № 1232р, при организации отстоя электропоездов «Ласточка» и «ЭШ2» на путях железнодорожных станций устанавливается следующий порядок их закрепления от самопроизвольного ухода:

а) при постановке электропоезда на путь отстоя машинист производит его закрепление путём приведения в действие стояночного пружинного тормоза. О выполненном закреплении, машинист обязан доложить по радиосвязи дежурному по станции. Лицом, ответственным за закрепление указанного электропоезда на пути отстоя является машинист электропоезда;

б) при приведении электропоезда в рабочее состояние, перед началом движения с пути отстоя, машинист обязан деактивировать стояночный пружинный тормоз электропоезда и доложить о снятии закрепления по радиосвязи дежурному по станции;

в) в случае невозможности приведения в действие стояночного пружинного тормоза, указанный электропоезд закрепляется тормозными башмаками с двух сторон в соответствии с требованиями ТРА станции. В случае необходимости закрепления электропоезда тормозными башмаками с

двух сторон – один из тормозных башмаков устанавливается без наката колёсной парой и закрепляется от несанкционированного снятия работником железнодорожной станции с помощью станционного спецустройства.

Согласно пп. 44 Инструкции по обслуживанию высокоскоростных и скоростных электропоездов на инфраструктуре ОАО «РЖД» машинистами, работающими без помощника машиниста, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 25 октября 2011 г. № 2293р, после остановки поезда на станции для смены локомотивных бригад прибывший машинист производит активирование стояночного тормоза и производит запись в журнале формы ТУ-152 о техническом состоянии высокоскоростного или скоростного электропоезда.

Цитата Приложения №12 к ИДП:

«18. Машинистам поездов, прибывших на железнодорожную станцию, запрещается отцеплять локомотив от железнодорожного подвижного состава, не получив сообщения о его закреплении в соответствии с нормами, установленными в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). Такое сообщение передается машинисту в порядке, устанавливаемом в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). Перед отцепкой локомотива от поезда или группы закрепляемого железнодорожного подвижного состава машинист обязан затормозить железнодорожный подвижной состав автоматическими тормозами.»

Комментарии к п. 18 Приложения №12 к ИДП:

Аналогичное требование применяется как в поездной, так и в маневровой работе:

– при отцепке от состава – сначала производится установка средств закрепления, только после этого отцепка;

– при прицепке к составу – сначала прицепка локомотива, только после этого снятие закрепления.

Порядок передачи машинисту информации о закреплении (снятии закрепления) и возможности отцепки (прицепки) устанавливается ТРА станции.

Требования эти вызваны необходимостью предотвратить самопроизвольный уход вагонов на перегон. Составитель поездов перед началом маневров проверяет, сцеплены ли вагоны в составе, на месте ли все работники, участвующие в маневрах, а также достаточно ли тормозных башмаков. Кроме того, он доводит до сведения машиниста локомотива порядок маневров. Вагоны от состава отцепляются после закрепления оставшейся

группы тормозными башмаками. Максимальный вес состава при маневрах на спусках указан в ТРА станции.

Цитата Приложения №12 к ИДП:

«19. В случаях, когда состав поезда или группа вагонов, оставляемых без локомотива, расцепляется и разъединяется для обеспечения прохода пассажиров, каждая часть такого железнодорожного подвижного состава должна закрепляться тормозными башмаками в соответствии с нормой, которая соответствует фактическому профилю того отрезка железнодорожного пути, где будет стоять расцепленная часть железнодорожного подвижного состава.»

Комментарии к п. 19 Приложения №12 к ИДП:

В указанном случае в ТРА станции должны быть приведены результаты расчета для закрепления обеих частей состава (от пешеходного настила (перехода) в обе стороны до границ пути).

Цитата Приложения №12 к ИДП:

«20. На железнодорожных путях или участках железнодорожных путей с приведенным уклоном более 0,0025 закрепление железнодорожного подвижного состава с последующим его оставлением на этих путях без локомотива допускается при выполнении одного из следующих условий:

1) со стороны спуска маршруты следования поездов ограждены от закрепляемого железнодорожного подвижного состава предохранительным устройством или изолированы взаимным расположением железнодорожных путей и стрелок;

2) со стороны спуска маршруты следования поездов ограждены стационарными устройствами закрепления, технические параметры которых позволяют удержать закрепляемый железнодорожный подвижной состав при фактическом значении уклона пути.»

Комментарии к п. 20 Приложения №12 к ИДП:

Представленные мероприятия позволяют не допустить столкновения оставляемого подвижного состава (в случае его самопроизвольного следования) с другим подвижным составом.

Основным техническим решением, обеспечивающим защиту от самопроизвольного (несанкционированного) выхода вагонов или составов (без локомотива) на маршруты следования поездов при новом строительстве и реконструкции железнодорожных путей, на которых предусматриваются отцепка локомотивов от вагонов и производство маневровых операций, является проектировании вогнутого (ямообразного) профиля путей, а также

размещение подъездных и соединительных путей на уклонах в сторону от станции.

Установка предохранительных устройств допускается в необходимых случаях с разрешения Центральной дирекции инфраструктуры – филиала ОАО «РЖД» на основании анализа профиля и плана путей, включая пути стоянки отцепленных от локомотива вагонов и при экономическом обосновании неэффективности реконструкции инфраструктуры железнодорожных станций, а также железнодорожных путей необщего пользования, примыкающих к железнодорожным станциям ОАО «РЖД».

К предохранительным устройствам относятся предохранительные тупики, охранные стрелки, стрелки с автоматическим возвращением в охранное положение, охранные башмаки, сбрасывающие башмаки, сбрасывающие остряки или сбрасывающие стрелки и другие устройства, исключающие самопроизвольный (несанкционированный) выход подвижного состава на другие железнодорожные пути и маршруты приема, следования и отправления поездов (рисунок 5.115).

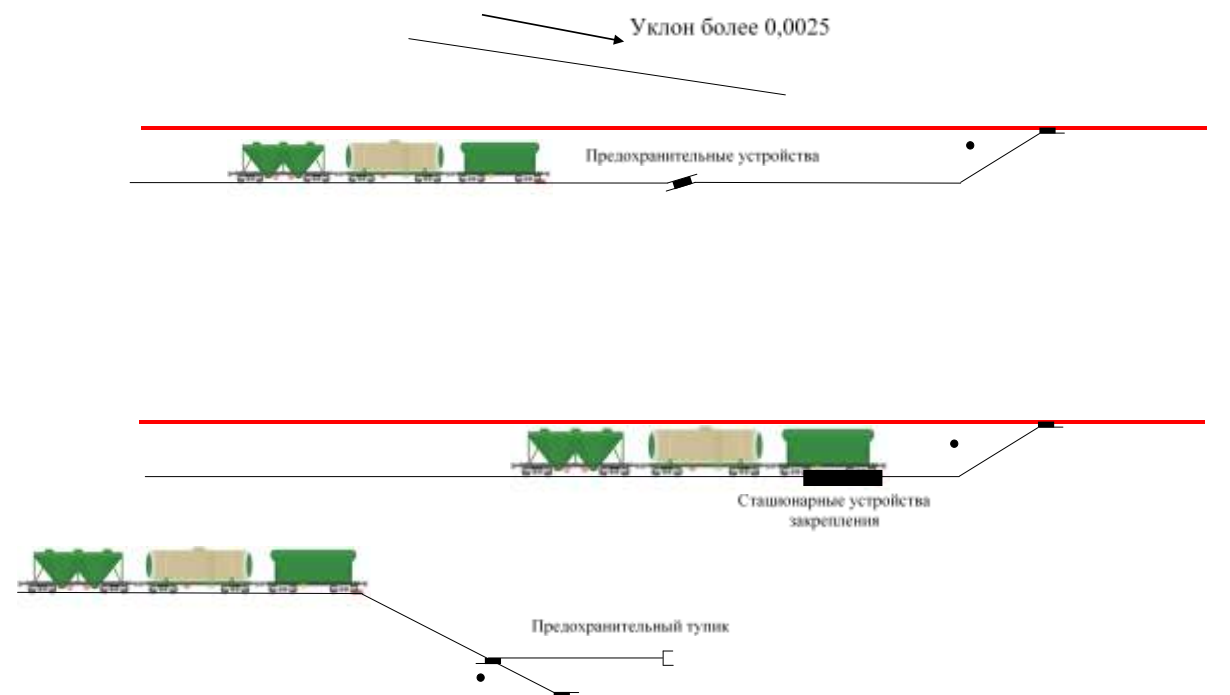


Рисунок 5.115 – Допускаемые условия закрепления железнодорожного подвижного состава на участке пути с приведенным уклоном более 0,0025 с последующим его оставлением на этих путях без локомотива

Цитата Приложения №12 к ИДП:

Электронная подпись. Подписал: Храмов А.М.
№2603/р от 07.10.2022

«21. Закрепление железнодорожного подвижного состава, оставляемого на путях для длительной (более 24 ч) стоянки должно производиться с накатом колес на тормозные башмаки или с использованием стационарных средств закрепления. Правильность и надежность закрепления на тормозные башмаки проверяются начальником железнодорожной станции, его заместителем, дежурным по железнодорожной станции или работником, указанным в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 21 Приложения №12 к ИДП:

Правильность и надежность закрепления на тормозные башмаки проверяются начальником железнодорожной станции, его заместителем, дежурным по железнодорожной станции или работником, указанным в ТРА станции.

Если станция, на которой оставляется подвижной состав для длительной стоянки, находится на диспетчерском управлении, о проверке правильности и надежности закрепления должно быть доложено диспетчеру поезвному.

Согласно действующей редакции, необходимо соблюдать дополнительное условие по накату на полоз тормозного башмака и проверке. В остальном применяются общие нормы и правила закрепления подвижного состава.

Цитата Приложения №12 к ИДП:

«22. Порядок закрепления подвижного состава с указанием норм закрепления на железнодорожных путях, ответственных за выполнение операций по установке и снятию средств закрепления, а также контролирующих выполнение указанных операций приводится в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

23. При использовании для закрепления железнодорожного подвижного состава, оставляемого без локомотива, стационарных устройств закрепления или средств закрепления, необходимые минимальные нормы устанавливаются в соответствии с технической документацией на эти устройства и указываются в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к пп. 22, 23 Приложения №12 к ИДП:

В данном случае под локальным нормативным актом подразумевается ТРА станции или Инструкция о порядке обслуживания и организации

движения на железнодорожном пути, находящемся в введении функционального филиала или структурного подразделения ОАО «РЖД».

Цитата Приложения №12 к ИДП:

«24. При выполнении операций по закреплению железнодорожного подвижного состава на станционных железнодорожных путях должны соблюдаться следующие основные положения, обеспечивающие взаимный контроль работников:

1) при закреплении составов поездов:

а) на главных и приемоотправочных железнодорожных путях руководит и контролирует закрепление дежурный по железнодорожной станции, а в отдельных маневровых районах – маневровый диспетчер;

б) дежурному по железнодорожной станции разрешается дать указание на отцепку локомотива на основании доклада исполнителя о закреплении подвижного состава или после личного убеждения в правильности закрепления подвижного состава;

в) машинисту поездного локомотива запрещается отцеплять локомотив от состава без разрешения дежурного по железнодорожной станции, переданного по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи, а также через уполномоченного работника железнодорожной станции, производящего закрепление, или лично;

г) изъятие тормозных башмаков из-под состава разрешается по указанию дежурного по железнодорожной станции, переданному исполнителю этой операции по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи, через работника железнодорожной станции или лично;

д) дежурному по железнодорожной станции разрешается дать указание об изъятии тормозных башмаков только после убеждения в фактической прицепке локомотива к железнодорожному подвижному составу по докладу машиниста по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи или через работника железнодорожной станции.

2) при маневровой работе:

а) при производстве маневров ответственным за правильность и надежность закрепления железнодорожного подвижного состава является руководитель маневров;

б) руководитель маневров во всех случаях перед отцепкой локомотива (одиночного или с вагонами) обязан сообщить машинисту о закреплении оставляемых на железнодорожном пути вагонов с указанием их количества, а также количества тормозных башмаков, и с какой стороны они уложены. Такое

же сообщение при производстве маневров на приемоотправочных железнодорожных путях руководитель маневров обязан передать дежурному по железнодорожной станции, в отдельных маневровых районах – маневровому диспетчеру при запросе разрешения на выезд с железнодорожного пути, на котором остается железнодорожный подвижной состав без локомотива, а машинист локомотива – продублировать это сообщение дежурному по железнодорожной станции (маневровому диспетчеру) по устройствам технологической железнодорожной электросвязи;

в) лицо, распоряжающееся маневрами, убеждается в соответствии переданного машинистом и руководителем маневров сообщения нормам закрепления вагонов, установленным в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) для конкретного железнодорожного пути, и дает разрешение на выезд локомотива (маневрового состава) с железнодорожного пути (из данного маневрового района).

Порядок ведения номерного учета тормозных башмаков устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 24 Приложения №12 к ИДП:

Журнал учета тормозных башмаков может вестись с помощью автоматизированных рабочих мест (стационарных или мобильных).

Указанный трехсторонний взаимный контроль обеспечивает распределение полномочий среди оперативных работников, единоличное руководство ответственным специалистом в каждой конкретной ситуации, соблюдение трудовой дисциплины и надежность выполняемых операций по закреплению подвижного состава на станционных железнодорожных путях.

Порядок ведения номерного учета тормозных башмаков устанавливается распоряжением ЦД-157р (реквизиты от ЦД)

Цитата Приложения №12 к ИДП:

«25. Локомотивы, специальный самоходный и мотор-вагонный подвижной состав снабжаются тормозными башмаками на случай необходимости закрепления железнодорожного подвижного состава при незапланированной остановке на перегоне. Количество тормозных башмаков для каждого типа тягового и специального самоходного подвижного состава устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) для конкретных участков исходя из условия надежного закрепления обращающихся

железнодорожных подвижных составов, но не менее четырех штук на указанную единицу железнодорожного подвижного состава.»

Комментарии к п. 25 Приложения №12 к ИДП:

При необходимости закрепления поезда в случае вынужденной остановки на перегоне главной задачей локомотивной бригады является закрепление состава от ухода, выяснение причин, вызвавших остановку, сообщение о ней дежурному по соседней станции и машинистам локомотивов, следующих по перегону, а также ликвидация причин и принятие мер для освобождения перегона и возобновления движения поездов.

Если обстоятельства позволяют выбрать место остановки, целесообразно сделать это на площадке и прямом участке пути, чтобы можно было закрепить состав наименьшими средствами, а затем без затруднений привести поезд в движение.

Если нет возможности удержать поезд на месте на автоматических тормозах, локомотивная бригада осуществляет закрепление (с учетом массы состава и величины уклона) тормозными башмаками, имеющимися на локомотиве, а при их недостатке дополнительно приводит в действие стояночные тормоза железнодорожного подвижного состава. Для определения порядка и количества приводимых в действие стояночных тормозов необходима разработка отдельных документов подразделений ОАО «РЖД».

Для определения схемы укладки тормозных башмаков по натурному листу поезда локомотивная бригада устанавливает нахождение в составе груженых вагонов и их порядковые номера с головы.

В условиях обращения на сети железных дорог тягового подвижного состава различного типа, имеющего разнообразные технические характеристики, не целесообразно предъявлять типовые требования по количеству тормозных башмаков, находящихся на подвижном составе.

Аварийные таблицы с указанием норм закрепления в зависимости от веса поезда и профиля пути обслуживаемых участков разрабатываются в эксплуатационных локомотивных депо с учетом данных таблицы 4.11 в комментариях к п. 16 Приложения № 12 к ИДП.

Согласно п. 5.2.3 Технологической инструкции «Техническое обслуживание электровозов и тепловозов в эксплуатации», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 1 апреля 2014 г. № 814р, при приемке локомотива после технического обслуживания необходимо проверить количество и номера тормозных башмаков (которые должны быть занесены в журнал формы ТУ-152 или другом документе, находящемся на локомотиве).

Цитата Приложения №12 к ИДП:

«26. При возникновении опасности самопроизвольного движения железнодорожного подвижного состава на перегон работники железнодорожной станции обязаны немедленно использовать все имеющиеся в их распоряжении средства для его остановки. При самопроизвольном движении железнодорожного подвижного состава на перегон дежурный по железнодорожной станции обязан, используя все имеющиеся в его распоряжении средства, сообщить об этом машинистам поездов, находящихся на перегоне, диспетчеру поезвному, дежурным по путевым постам, дежурным по смежным железнодорожным станциям, дежурным по железнодорожным переездам, работникам подразделений железнодорожного транспорта, чтобы задержать встречные поезда и принять меры к остановке самопроизвольно движущегося железнодорожного подвижного состава.»

Комментарии к п. 26 Приложения №12 к ИДП:

Во всех случаях при маневрах на путях, расположенных на уклонах, необходимо соблюдать следующие меры предосторожности: установить стрелки в положение, исключающие уход вагонов на маршруты приема и отправления поездов или в другие маневровые районы, укладывать башмаки под отцепленные вагоны, чтобы они не столкнулись с маневровым составом. В ТРА станции указаны пути и районы, где существует опасность ухода вагонов на перегон, маршруты следования поездов и пути в другие маневровые районы, а также меры безопасности, которые следует принимать.

На рисунке 5.116 представлен порядок действий при несанкционированном движении подвижного состава.

Порядок действий при несанкционированном движении подвижного состава

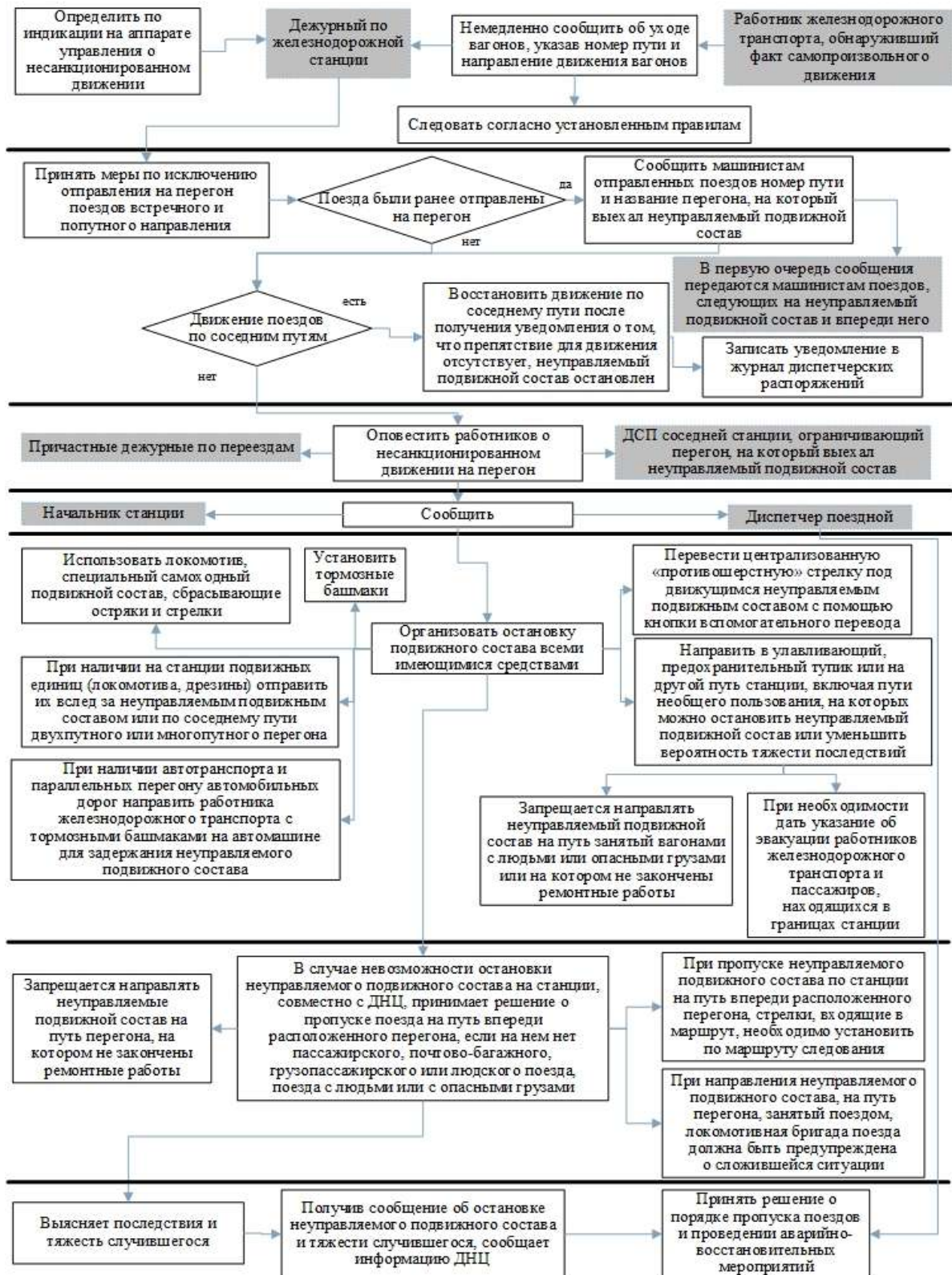


Рисунок 5.116 – Порядок действий при несанкционированном движении подвижного состава

Комментарии к приложению № 13 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации «Порядок организации движения хозяйственных поездов при производстве ремонтных и строительных работ на железнодорожной инфраструктуре»

Цитата Приложения №13 к ИДП:

«1. Для выполнения работ по техническому обслуживанию и ремонту устройств железнодорожной автоматики и телемеханики должно предоставляться время, в течение которого прекращается движение поездов по перегону, отдельным железнодорожным путям перегона или железнодорожной станции для производства ремонтных и строительных работ (далее – «окно»).

На производство ремонтных и строительных работ, требующих по своему характеру закрытия перегона, главного железнодорожного пути перегона или железнодорожной станции, а также приемоотправочного железнодорожного пути железнодорожной станции, должно быть получено разрешение владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 1 Приложения №13 к ИДП:

Текущая эксплуатация пути - вид работ по обслуживанию пути с применением ручного инструмента или механизированных комплексов, включающий в себя планово-предупредительный ремонт пути, планово-предупредительный ремонт стрелочных переводов, устранение локальных выплесков, приведение кривых в проектное положение, проведение аварийно-восстановительных работ при нарушении целостности пути, устранение замечаний при проведении весеннего и осеннего осмотра объектов инфраструктуры, а также при проведении осмотра пути руководством железных дорог и дирекций инфраструктуры.

В графике движения поездов (далее - ГДП) для выполнения работ по текущему содержанию железнодорожного пути, искусственных сооружений, контактной сети, устройств СЦБ, технологической электросвязи предусматриваются технологические «окна», порядок и периодичность (дни недели, месяца и т.п.) предоставления которых устанавливается распоряжением ОАО «РЖД» от 25 февраля 2019 г. №348/р, а также местными инструкциями, разрабатываемыми Технологическими службами железных дорог и утверждаемыми приказами начальников железных дорог, конкретизирующими порядок применения указанной Инструкции с учетом местных условий (далее - Местная инструкция).

При проведении работ на железнодорожных путях должны соблюдаться

требования Инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 14 декабря 2016 г. № 2540р.

На участках, прилегающих к междорожным стыковым пунктам (в границах участков работы локомотивных бригад), технологические «окна» при разработке ГДП должны предусматриваться в едином створе, а Местные инструкции о порядке их предоставления должны быть согласованы начальником региональной дирекции управления движением ОАО «РЖД», а также первым заместителем начальника соседней железной дороги.

При полигонной модели управления периодичность предоставления технологических «окон», предусмотренных нормативным или вариантным ГДП, устанавливается центром управления перевозок (ЦУП) полигона по согласованию с ЦУСИ полигона.

К работам, для выполнения которых требуется предоставление технологических «окон» относятся:

реконструкция существующих и строительство новых объектов инфраструктуры, зданий и сооружений, в том числе пассажирских платформ, электрификация железных дорог, строительство линий связи, устройств СЦБ и других обустройств железнодорожного транспорта;

реконструкция железнодорожного пути;

ремонт железнодорожного пути (всех видов);

ремонт мостов, тоннелей, водоотводных сооружений, пассажирских платформ, мостов, водопропускных труб, других искусственных сооружений;

смена рельсов, в том числе - сопровождаемая работами в объеме среднего ремонта пути;

укладка плетей бесстыкового пути;

ремонт и текущее содержание пути, контактной сети, линий связи, устройств СЦБ, механизированных и автоматизированных горок;

смена стрелочных переводов, в том числе замена металлических частей стрелочных переводов или сплошная замена брусьев;

планово-предупредительная выправка пути;

устранение дефектов земляного полотна;

сварка рельсовых стыков;

выгрузка и уборка материалов верхнего строения пути, рельсов и рельсовых плетей, других материалов и элементов объектов инфраструктуры;

работа снегоуборочной техники;

проведение восстановительных работ и устранение повреждений устройств пути, контактной сети, линий связи, электроснабжения, СЦБ, сооружений;

ликвидация последствий пожаров;
другие работы, требующие для своего производства прекращения движения поездов, в том числе - выполняемые сторонними организациями.

В АС АПВО вид ремонта и работ определяется в соответствии с актуальным классификатором.

Технологическое «окно» (далее также - «окно») - время, в течение которого прекращается движение поездов по перегону, отдельным путям перегона или путям железнодорожной станции для производства ремонтно-строительных работ.

К выполнению работ в «окно» допускаются только специализированные подразделения ОАО «РЖД», подрядные и сторонние организации, имеющие полученный в установленном порядке допуск к выполнению соответствующих работ.

Цитата Приложения №13 к ИДП:

«2. В разрешении на производство работ указываются: виды работ, время, на которое согласовано закрытие перегона или отдельного железнодорожного пути (одного из железнодорожных путей многопутного перегона), должность и фамилия лица, осуществляющего руководство этими работами. Фамилию и должность руководителя работ диспетчер поездной обязан сообщить дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон.

Запрещается предоставление «окна» для производства работ на перегоне и железнодорожной станции при отсутствии руководителя данных работ, указанного в разрешении владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Если руководителем работ выступает не работник владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), то работы выполняются в присутствии работника, уполномоченного владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

При наличии разрешения владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) закрытие и открытие перегона (железнодорожного пути перегона или железнодорожной станции) до начала работ и после их окончания оформляются распорядительным актом (далее – приказ) диспетчера поездного.»

Комментарии к п. 2 Приложения №13 к ИДП:

Согласно распоряжения ОАО «РЖД» от 25 февраля 2019 г № 348/р, разрешение на производство работ (телеграмма-разрешение или оперативный

приказ) с указанием перечисленных видов работ, перегонных времен хода всех категорий поездов, изменений в расписании их движения, порядка движения хозяйственных поездов утверждается распоряжением первого заместителя начальника железной дороги, а для восточного полигона – заместителем начальника Центральной дирекции управления движением ОАО «РЖД» по восточному полигону.

Руководитель работ – ответственное лицо, на которое возложено руководство ремонтно-строительными работами на эксплуатируемых железнодорожных путях, сооружениях и устройствах инфраструктуры. Руководитель работ обеспечивает постоянный контроль соблюдения правил производства работ и несет ответственность за безопасность движения поездов.

В зависимости от сложности выполняемых работ и продолжительности технологического «окна» руководителем работ (единым руководителем работ) может быть назначен:

- руководитель, в должности не ниже заместителя начальника предприятия – при выполнении работ в технологическое «окно» продолжительностью 4 часа и более, в режиме длительного закрытия движения поездов, а также в «окно» продолжительностью менее 4 часов для выполнения работ капитального характера;

- руководитель, в должности не ниже начальника предприятия - при предоставлении технологического «окна» для проведения особо сложных работ, перечень которых устанавливается начальником железной дороги (монтаж опоры моста, переключение станции на новые устройства электрической централизации (ЭЦ) и т.д.);

- руководитель, в должности не ниже руководителя среднего командного состава (бригадир пути, дорожный мастер, начальник участка, старший электромеханик и т.д.) - при выполнении работ по обслуживанию объектов инфраструктуры и их текущему содержанию в технологическое «окно» продолжительностью менее 4 часов. Единым руководителем работ может быть назначен руководитель, в должности не менее начальника линейного предприятия, а на малоинтенсивных участках - начальника участка.

В соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 25 февраля 2019 г № 348/р списки руководителей работ утверждаются заместителем главного инженера железной дороги по соответствующему региону.

Должностные лица, назначаемые руководителем работ (единым руководителем работ), должны пройти аттестацию в знании ПТЭ и других нормативных правовых актов федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта и нормативных документов ОАО «РЖД» в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 17 января 2015 г. №

ббр «О проведении аттестации работников ОАО «РЖД», производственная деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожных путях общего пользования», а для подрядных организаций – в соответствии с Приказом Минтранса России от 11 июля 2012 г. № 231 «Об утверждении порядка и сроков проведения аттестации работников железнодорожного транспорта, производственная деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожных путях общего пользования, а также порядок формирования аттестационной комиссии».

Аттестация проводится в территориальном подразделении железной дороги, на территории которого находится структурное подразделение линейного уровня управления, в котором работает аттестуемый работник, аттестационной комиссией под председательством заместителя главного инженера железной дороги по соответствующему региону.

Порядок получения подразделениями ОАО «РЖД», на которые возложены функции заказчика, и ремонтно-строительными организациями разрешающих документов на производство работ в зоне расположения технических средств и устройств объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта, а также порядок обеспечения контроля (технического надзора) за их производством определены «Положением об обеспечении безопасной эксплуатации технических сооружений и устройств железных дорог при строительстве, реконструкции и (или) ремонте объектов инфраструктуры ОАО «РЖД», утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 7 ноября 2018 г. № 2364/р.

Разрешающими документами на производство работ являются разрешение на строительство (реконструкцию) объектов инфраструктуры ОАО «РЖД», акт-допуск на строительство, реконструкцию, ремонт объектов инфраструктуры ОАО «РЖД» и наряд-допуск на производство работ в зоне действия технических сооружений и устройств инфраструктуры.

Цитата Приложения №13 к ИДП:

«3. Руководитель работ устанавливает постоянную связь с диспетчером поездным с использованием регистрируемых видов (каналов) связи в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), на время производства работ, вызывающих перерыв движения, для производства которых в графике движения предусмотрены «окна», а также организовать освещение места производства работ в случае проведения их в темное время суток.»

Комментарии к п. 3 Приложения №13 к ИДП:

Руководитель работ (единый руководитель работ) обязан заблаговременно:

- проверить наличие и исправность необходимых для выполнения работ в соответствии с ППР машин, механизмов, хозяйственных поездов, материалов, работников (в том числе ответственных руководителей работ при совмещенном «окне» единым руководителем работ);
- явиться к дежурному по станции производства работ или станции, ограничивающей перегон производства работ, предъявив служебное удостоверение (паспорт для работника сторонней организации) и свидетельство об аттестации на руководителя работ);
- при производстве работ на закрытом перегоне (пути перегона) оформить заявку о последовательности отправления хозяйственных поездов на закрытый перегон (путь перегона) в журнале ДУ-58, а при производстве работ на станции оформить запись в журнале ДУ-46.

При передаче регистрируемого приказа поездным диспетчером на закрытие перегона (пути перегона) руководитель работ должен находиться на связи с поездным диспетчером (на рабочем месте дежурного по станции или на месте производства работ по регистрируемым каналам телефонной, линейно-путевой, ремонтно-оперативной и других видов (связи).

Для управления ремонтно-строительными работами на перегонах и станциях должна применяться ремонтно-оперативная радиосвязь, предназначенная для обеспечения двусторонней связи внутри ремонтно-строительных подразделений с руководителем работ, руководителя работ с машинистами локомотивов хозяйственных поездов, машинистами специального самоходного подвижного состава, участвующего в ремонтно-строительных работах, и дежурно-диспетчерским персоналом соответствующих подразделений (служб).

Сформированный в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 14 июля 2011 г. № 1533р перечень участков, оборудованных ремонтно-оперативной радиосвязью, и порядок ее использования при проведении «окон» отражается в местной инструкции, утвержденной начальником железной дороги.

До начала работ установленные проектом производства работ средства и способы организации связи должны быть проверены на предмет исправного действия путем поочередного вызова и подтверждения вызываемым абонентом установления соединения.

Во всех случаях в проекте производства работ должен быть указан

порядок организации связи между участниками ремонтно-строительных работ, руководителем работ (единым руководителем работ), ответственными работниками и дежурно-диспетчерским персоналом.

Цитата Приложения №13 к ИДП:

«4. Порядок уведомления соответствующих руководителей работ о предстоящем закрытии перегона (пути) устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Закрытие перегона или железнодорожных путей общего пользования, вызывающее необходимость пропуска пассажирских поездов в обход по отношению к основному маршруту следования, допускается на срок до двух суток владельцем инфраструктуры.

Закрытие перегона или одного из железнодорожных путей необщего пользования, соединяющих станцию примыкания владельца инфраструктуры с железнодорожными путями необщего пользования допускается владельцем железнодорожных путей необщего пользования с уведомлением начальника железнодорожной станции примыкания на срок до двух суток.

5. Для выполнения работ по текущему содержанию элементов железнодорожной инфраструктуры должны предоставляться предусматриваемые в графике движения поездов технологические окна продолжительностью от 1,5 до 2 ч, а при производстве этих работ комплексами машин, специализированными бригадами и механизированными колоннами – продолжительностью от 3 до 4 ч. Технологические «окна» предоставляются с периодичностью и в соответствии с порядком, установленным локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к пп. 4, 5 Приложения №13 к ИДП:

Нормативным технологическим «окном» называется время, в течение которого прекращается движение поездов по перегону, отдельным путям перегона или путям железнодорожной станции для производства работ, предусмотренное нормативным графиком движения поездов на участке железной дороги, предоставляемое с периодичностью и в порядке, установленном владельцем инфраструктуры.

Технологические «окна», продолжительностью свыше 8 часов на двухпутных и многопутных участках и свыше 6 часов на однопутных участках принято называть «окнами» большой продолжительности.

Длительное закрытие перегона (пути перегона, станционного пути) -

технологическое «окно» продолжительностью более 24 часов.

Совмещенное «окно» - технологическое «окно», в течение и в пределах которого выполняются совместные работы на различных объектах инфраструктуры несколькими структурными подразделениями, или различными комплексами машин (одиночными машинами); при этом работы могут быть технологически не связаны между собой. При этом Участие работников смежных структурных подразделений в обеспечении основных работ (технический надзор, снятие напряжения в контактной сети для производства работ, выключение устройств из централизации и т.п.) не учитывается как совмещенное технологическое «окно».

Створ «окон» - период времени в графике движения поездов, предусматривающий последовательное предоставление технологических «окон», синхронизированное на полигонах соседних участков, железных дорог с единой технологией организацией пропуска вагонопотоков в период их проведения.

В случае отказа в работе технического средства или возникновения инцидента (автомобильная авария на железнодорожном переезде, пожар, падение на путь дерева и т.п.), представляющего угрозу безопасности движения, на основании уведомления работника соответствующей службы диспетчеру поезвному о закрытии объекта инфраструктуры для движения, для ликвидации последствий инцидента, устранения отказа технического средства или ограничения скорости движения поездов 40 км/ч и менее, вне зависимости от эксплуатационной обстановки, предоставляется аварийное «окно».

Время начала «окна» – время проверки приказа поездного диспетчера о фактически состоявшемся закрытии перегона (пути перегона) для движения поездов (или закрытия для движения электроподвижного состава) для производства ремонтных и строительно-монтажных работ; при производстве работ на станционных путях – время проставления дежурным по станции подписи в графе 3 журнала формы ДУ-46, разрешающей производство работ.

При производстве работ в технологическое «окно», не требующих по своему характеру закрытия перегона (пути перегона) для движения поездов, временем начала технологического «окна» считается время передачи поездным диспетчером устного разрешения на производство работ.

Время окончания «окна» – время проверки приказа поездным диспетчером об открытии перегона (пути перегона) для движения поездов (или восстановлении движения электроподвижного состава по окончании работ со снятием напряжения с контактной сети); при производстве работ на станционных путях – время проставления дежурным по станции подписи в графе 12 журнала формы ДУ-46 об окончании работ.

При производстве работ в технологическое «окно», не требующих по своему характеру закрытия перегона (пути перегона) для движения поездов, временем окончания технологического «окна» считается время передачи руководителем работ уведомления об окончании работ.

Все работы, требующие перерывов движения меньшей продолжительности, чем предоставленное на данном перегоне «окно», должны выполняться в одно совмещенное по времени «окно» с назначением единого руководителя работ.

К выполнению работ в «окно» допускаются только специализированные подразделения ОАО «РЖД», подрядные и сторонние организации, имеющие полученный в установленном порядке допуск к выполнению соответствующих работ.

Порядок предоставления технологических «окон» и уведомления соответствующих руководителей работ установлен распоряжением ОАО «РЖД» от 25 февраля 2019 г № 348/р.

Запрос на предоставление «окна» большой продолжительности (длительного закрытия) с полным комплектом сопроводительных документов должен быть направлен для рассмотрения в Центральную дирекцию управления движением в следующие сроки:

а) не позднее, чем за 20 суток до планируемой даты начала работ, если требуется отмена, изменение маршрута и (или) расписания движения пригородных поездов, курсирующих в пределах двух железных дорог;

б) не позднее, чем за 15 суток до планируемой даты начала работ, если требуется отмена «ниток» пассажирских поездов не ежедневного обращения, изменение размеров движения грузовых поездов в пределах двух и более железных дорог;

в) не позднее, чем за 15 суток до даты начала реализации проездных документов на пассажирские поезда, если требуется их отмена, изменение маршрута их следования и (или) расписания по станциям посадки, высадки пассажиров (в зависимости от сроков реализации проездных документов);

г) в остальных случаях - не позднее, чем за 15 суток до планируемой даты начала работ.

О предстоящем закрытии перегона (пути перегона, путей перегона) руководители работ уведомляются не позднее 10 суток до начала работ в порядке.

В случае, если работы, требующие по своему характеру закрытия перегона, не были предусмотрены в месячном плане (наряде-заказе) или указанные в заявке на «окно» сроки выполнения работ не соответствуют утверждённому НЗ-1 календарному плану-графику ремонтно-строительных

работ (наряду-заказу), разрешение на производство работ (телеграмма, приказ на предоставление «окна») должно быть издано не позднее 10 суток до начала работ.

Открытие перегона (пути перегона) производится приказом поездного диспетчера только после получения уведомления (письменного, по телефону или радиосвязи) от (единого) руководителя работ об окончании работ, об отсутствии на перегоне хозяйственных поездов, специального самоходного железнодорожного подвижного состава (или об их отправлении по правильному пути двухпутного перегона), а также других препятствий для безопасного движения поездов независимо от того, какая организация выполняла работы. Уведомление передается поездному диспетчеру непосредственно или через дежурного по ближайшей станции. Уведомление, полученное по телефону или радиосвязи, поездной диспетчер записывает в журнал ДУ-58.

Цитата Приложения №13 к ИДП:

«6. Перед закрытием перегона руководитель работ обязан оформить заявку в журнале диспетчерских распоряжений у дежурного по железнодорожной станции с последующей передачей данной заявки по телефону на смежную железнодорожную станцию, ограничивающую перегон, и диспетчеру поездному. Текст заявки дежурный по смежной железнодорожной станции фиксирует в журнале диспетчерских распоряжений. В тексте заявки определяется последовательность отправления на закрытый перегон хозяйственных поездов, с указанием для каждого поезда километра первоначальной остановки на закрытом перегоне (или главном железнодорожном пути) и железнодорожной станции, куда они должны следовать по окончании работ.

В случае нахождения станций на диспетчерском управлении, порядок передачи заявок на закрытие перегона диспетчеру поездному устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 6 Приложения №13 к ИДП:

Диспетчерский персонал ЦД, ЦДРП, ЦДИ, ЦТ, Трансэнерго, других причастных подразделений обеспечивают оперативное сопровождение ремонтно-строительных работ при подготовке, предоставлении и окончании технологических «окон».

Задачи и функции диспетчерского персонала регионального уровня, порядок диспетчерского сопровождения ремонтно-строительных работ и

взаимодействия диспетчерского персонала региональных подразделений функциональных филиалов между собой устанавливается Местной инструкцией и утверждается начальником железной дороги.

Диспетчерское сопровождение на этапе подготовки к проведению технологического «окна» заключается в планировании и контроле подвода хозяйственных поездов, своевременной явки и соблюдения режима труда и отдыха работников, в том числе водителей (машинистов) путевых машин, за выделением локомотивов для хозяйственных работ, подводом хозяйственных поездов с материалами, подвозом бригад, явкой руководителей работ и ответственных работников, работников осуществляющих технический надзор и т.д.

В случае нахождения станций на диспетчерском управлении, порядок передачи заявок на закрытие перегона диспетчеру поезвному устанавливается в соответствии с требованиями Распоряжения 348р.

Цитата Приложения №13 к ИДП:

«7. С наступлением срока начала работ с закрытием перегона (железнодорожного пути) диспетчер поездной устанавливает его свободу от поездов или свободу соответствующего железнодорожного пути на двухпутном и многопутном участках.

Порядок закрытия перегона с наличием станций с диспетчерским управлением устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Запрещается приступать к работам до получения руководителем работ приказа диспетчера поездного и ограждения места работ сигналами, в соответствии с пунктами 40 – 50 Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 1 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утверждаемым настоящим Приказом.»

Комментарии к п. 7 Приложения №13 к ИДП:

Диспетчерское сопровождение на этапе выполнения работ заключается в оперативном контроле соблюдения времени выполнения работ по технологическим элементам, своевременности завершения отдельных технологических операций, подвода к фронту работ техники и материалов, обеспечения выработки в «окно», своевременного устранения выявленных неисправностей, в том числе путевых машин.

Порядок закрытия перегона с наличием станций на диспетчерском управлении устанавливается в соответствии с требованиями распоряжения

ОАО «РЖД» от 25 февраля 2019 г № 348/р.

Цитата Приложения №13 к ИДП:

«8. Отправление хозяйственных поездов, включая отдельные единицы специального самоходного подвижного состава (далее – хозяйственный поезд), на перегон (или железнодорожный путь перегона), закрытый для ремонта сооружений и устройств, производится по разрешениям на бланке ДУ-64, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 28 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее – Инструкция). В бланке ДУ-64 указывается место (километр, пикет) первоначальной остановки каждого поезда.

Дежурный по железнодорожной станции перед отправлением последнего хозяйственного поезда на закрытый перегон в целях исключения отправления на этот перегон поездов в попутном направлении изымает из аппарата ключ-жезл (при его наличии) соответствующего перегона (железнодорожного пути перегона) до вступления последнего хозяйственного поезда на первый блок-участок удаления. Изъятый ключ-жезл возвращается в аппарат после получения приказа диспетчера поездного об открытии перегона (железнодорожного пути перегона) для движения поездов.»

Комментарии к п. 8 Приложения №13 к ИДП:

Хозяйственный поезд – поезд, сформированный из локомотива или самоходного подвижного состава, используемого в качестве локомотива; вагонов, выделенных для специальных и технических нужд; специального самоходного и несамоходного подвижного состава, предназначенного для выполнения работ по содержанию, обслуживанию и ремонту сооружений и устройств железнодорожного транспорта.

Пропуск хозяйственных поездов и специального самоходного подвижного состава, а также пропуск одиночных (сплотов) локомотивов к месту работ и обратно на производственную базу должен осуществляться по специально разработанным «ниткам» вариантного графика со скоростями, установленными нормативными документами ОАО «РЖД».

Продвижение хозяйственных поездов осуществляется согласно специализированных «ниток» в вариантном графике, заблаговременно разработанных отделом предоставления «окон» и взаимодействия с инфраструктурой дирекции управления движением, на основании информации,

представленной в заявке на «окно» производителем работ и предусмотренной ППР.

Дежурный по станции в соответствии с телеграммой-разрешением на предоставление «окна» и заявкой руководителя работ организует формирование хозяйственных поездов. Маневровая работа по формированию хозяйственных поездов производится руководителем маневров, предоставляемым заказчиком «окна».

Порядок постановки вагонов с переходными площадками для проезда кондукторов и руководителей работ, при необходимости, указывается в заявках на предоставление «окон» и учитывается при формировании хозяйственных поездов.

С целью исключения случаев смены локомотивных бригад в пути следования общее время нахождения хозяйственных поездов, путевых машин и специального самоходного подвижного состава в пути следования к месту работы в период работы в «окно» и возвращения обратно на базу не должно превышать 12 часов. При невозможности выполнения данного условия пункты смены локомотивных бригад должны быть заранее определены в вариантном графике, на основании информации, представленной руководителем работ и предусмотренной ППР.

При организации смены локомотивных бригад и бригад самоходного подвижного состава, работающих по технологии «турной» езды, производитель работ организует проведение в установленном порядке предрейсового медицинского осмотра на ближайшей станции или на месте проведения работ аттестованными медицинскими работниками.

Руководитель работ не позднее, чем за 1 час до отправления хозяйственных поездов со станции дислокации (формирования), докладывает дежурному по станции отправления о готовности хозяйственного поезда для прицепки локомотива, проведения технического осмотра и опробования тормозов, а также о приведении самоходного подвижного состава, машин и механизмов в транспортное положение (с оформлением записи в журнале ДУ-58). О готовности хозяйственных поездов к отправлению дежурный по станции докладывает поезднему диспетчеру.

Цитата Приложения №13 к ИДП:

«9. На закрытом перегоне (железнодорожном пути) допускается работа одновременно нескольких хозяйственных поездов, в том числе принадлежащих различным организациям, но находящихся под руководством одного работника (руководителя работ), указываемого в разрешении владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) в соответствии с

пунктом 1 приложения № 13 к Инструкции.

Машинист каждого хозяйственного поезда должен следовать до места, указанного в разрешении на бланке ДУ-64. Первый поезд следует со скоростью, установленной локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), последующие на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч. Места первоначальной остановки хозяйственных поездов, последовательно отправляемых на перегон, должны находиться на расстоянии не менее 1 км друг от друга. Если расстояние от железнодорожной станции отправления до места работ не позволяет выдержать интервалы не менее 1 км между попутными хозяйственными поездами, то в разрешениях на бланках ДУ-64, выдаваемых каждому хозяйственному поезду, должны указываться километры и пикеты первоначальной остановки в соответствии с разрешением на производство работ.

При отправлении хозяйственных поездов на закрытый перегон со смежных раздельных пунктов навстречу друг другу дежурные по железнодорожным станциям по указанию диспетчера поездного в разрешениях на бланке ДУ-64 после записи о цели отправления вносят запись следующего содержания:

«На перегон отправлен встречный хозяйственный поезд №».

Хозяйственные поезда, отправляемые на закрытый перегон с различных раздельных пунктов навстречу друг другу, должны следовать с особой бдительностью со скоростью не более 20 км/ч только до места, указанного в разрешении (приказе), где по указанию руководителя работ устанавливается переносной сигнал остановки, находящийся под охраной стоящего около него сигналиста с ручным красным сигналом. Расстояние между пунктами остановки встречных поездов должно быть не менее 1 км. Машинист хозяйственного поезда после остановки на указанном в разрешении месте сообщает по устройствам технологической железнодорожной электросвязи машинисту встречного хозяйственного поезда и машинистам хозяйственных поездов, движущимся вслед, о своем местонахождении.

При отправлении хозяйственного поезда вслед за ранее отправленным хозяйственным поездом дежурный по железнодорожной станции в разрешении на бланке ДУ-64) после записи о цели отправления вносит запись следующего содержания:

«Впереди отправлен хозяйственный поезд №».

После остановки хозяйственного поезда его дальнейшее передвижение по перегону осуществляется по указанию руководителя работ на

железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч с особой бдительностью. О своих последующих передвижениях до начала места производства работ машинисты встречных хозяйственных поездов уведомляют друг друга по устройствам технологической железнодорожной электросвязи.

10. Если работы производятся на перегоне, оборудованном автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, то по согласованию с диспетчером поездным разрешается отправлять хозяйственные поезда к месту работ по сигналам автоматической блокировки или автоматической локомотивной сигнализации, не ожидая закрытия перегона.

Машинисту каждого поезда выдается предупреждение об остановке на перегоне в месте, указанном в заявке руководителя работ.

Разрешение на бланке ДУ-64 при отправлении таких поездов на перегон, подлежащий закрытию, вручается руководителю работ или уполномоченному им работнику, который передает его машинисту после остановки поезда на перегоне в обусловленном месте и получения приказа диспетчера поездного о закрытии перегона.

Перегон или соответствующий железнодорожный путь закрывается для ремонтных работ приказом диспетчера поездного после освобождения от поездов, отправленных впереди хозяйственных поездов.

11. На больших по времени хода перегонах (более 30 минут) с благоприятным профилем пути без затяжных подъемов (спусков), не оборудованных автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, по указанию диспетчера поездного разрешается отправлять хозяйственные поезда к месту работы, не ожидая закрытия перегона, вслед за ранее отправленным грузовым поездом, но не менее чем через 5 минут после его отправления.

Разрешение передается дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, и руководителю работ регистрируемым приказом диспетчера поездного:

«В связи с предстоящим закрытием перегона ... (... пути перегона ...) для производства работ разрешаю отправить на этот перегон по ... пути хозяйственные поезда со станции ... вслед за поездом № ... ДНЦ...».

В этом случае каждый хозяйственный поезд отправляется по разрешению на бланке ДУ-64 в соответствии с заявкой руководителя в разрешении указывается место (километр, пикет) первоначальной остановки каждого поезда

на перегоне. Машинисту первого хозяйственного поезда вручается также предупреждение:

«Впереди Вас в ... час. ... минут отправлен поезд № ..., сообщение о прибытии которого не получено».

При следовании хозяйственных поездов по перегону должны соблюдаться требования, установленные пунктом 9 настоящего Порядка.

12. Отправляемые с железнодорожной станции для одновременной работы на перегоне соединенные хозяйственные поезда расцепляются или соединяются на перегоне по указанию руководителя работ. Машинисту каждого из хозяйственных поездов, в этом случае должно выдаваться отдельное разрешение на бланке ДУ-64 с присвоением каждому поезду отдельного номера. При отсутствии разрешения на бланке ДУ-64 руководителю работ запрещается осуществлять расцепку хозяйственных поездов на перегоне.

Возможный состав и порядок размещения в таких поездах специального самоходного подвижного состава определяются руководителем работ в соответствии с порядком, установленным локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Комментарии к пп. 9-12 Приложения №13 к ИДП:

Согласно распоряжения ОАО «РЖД» от 25 февраля 2019 г № 348/р возможность одновременной работы на закрытом перегоне нескольких хозяйственных поездов, находящихся под руководством одного работника (руководителя работ), указывается в разрешении на производство работ (телеграмма-разрешение или оперативный приказ), утверждаемом распоряжением первого заместителя начальника железной дороги (НЗ-1), а для восточного полигона - заместителя начальника Центральной дирекции управления движением по восточному полигону.

Нормы допускаемых скоростей движения подвижного состава по железнодорожным путям колеи 1520 (1524) мм, утверждены Распоряжением ОАО «РЖД» от 23.08.2018 г. №1869/р.

Порядок размещения в хозяйственных поездах специального самоходного подвижного состава определяется руководителем работ с учетом требований Правил эксплуатации специального железнодорожного подвижного состава на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденных распоряжением ОАО «РЖД» от 26.12.2016 г. №2676/р.

Порядок приведения в транспортное положение и сопровождения специального подвижного состава установлен Инструкцией по приведению в транспортное положение, транспортированию и порядку сопровождения

специального железнодорожного подвижного состава на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденной Распоряжением ОАО «РЖД» от 28 декабря 2020 г. №2927/р.

Порядок допуска специального железнодорожного подвижного состава сторонних организаций на инфраструктуру ОАО «РЖД» определен распоряжением ОАО «РЖД» от 7 июня 2022 г. №1505/р «О внесении изменений в Положение о порядке допуска специального железнодорожного подвижного состава сторонних организаций на инфраструктуру ОАО «РЖД».

Специальный железнодорожный подвижной состав (далее - СПС) - железнодорожный подвижной состав, предназначенный для обеспечения строительства и функционирования инфраструктуры железнодорожного транспорта и включающий в себя:

специальные самоходные подвижные единицы на железнодорожном ходу (далее - ССПС), такие как мотовозы, дрезины, специальные автотрисы, мотовозы, дрезины, специальные автотрисы для перевозки необходимых для производства работ материалов или доставки работников к месту работы, железнодорожно-строительные машины, имеющие автономный двигатель с тяговым приводом в транспортном режиме.

специальные несамоходные подвижные единицы на железнодорожном ходу (далее - СНПС) - железнодорожно-строительные машины без тягового привода в транспортном режиме, прицепы и другой специальный подвижной состав, предназначенный для производства работ по содержанию, обслуживанию и ремонту сооружений и устройств железнодорожного транспорта, включаемый в хозяйственные поезда, в том числе специальные вагоны грузового и пассажирского типа.

Движение специального самоходного подвижного состава (далее - ССПС) до места производства работ может осуществляться своим ходом. ССПС, отправляемый на перегон в «окно» и при движении по обслуживаемому участку рассматривается как хозяйственный поезд.

Порядок расстановки СПС в составе хозяйственного поезда, отправляемого к месту проведения работ или к месту временной дислокации и обратно, при его формировании осуществляется в зависимости от выполнения СПС технологических операций конструктивных особенностей тормозной системы, условий устойчивости от выжимания и опрокидывания каждой единицы СПС от действия максимальных продольных сил в поезде и проходимости сцепов единиц СПС кривых участков пути.

Скорость движения единицы СПС или части хозяйственного поезда при сцеплении с другой единицей СПС или частью хозяйственного поезда должна быть не более 3 км/час.

Цитата Приложения №13 к ИДП:

«13. Хозяйственные поезда при производстве работ на перегоне или в пределах железнодорожной станции должны сопровождаться руководителем работ или уполномоченным им работником.

14. Ко времени окончания установленного перерыва в движении поездов выполнение работ должно быть полностью закончено, сооружения и устройства приведены в состояние, обеспечивающее безопасное движение поездов, и сигналы остановки сняты с оставлением, при необходимости, сигналов уменьшения скорости и (или) соответствующих сигнальных знаков.»

Комментарии к пп. 13, 14 Приложения №13 к ИДП:

По указанию уполномоченного представителя владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования на хозяйственные поезда в необходимых случаях могут назначаться главные кондукторы.

По окончании работ, руководитель работ должен по докладам ответственных работников убедиться в окончании работ, приведение устройств в состояние, обеспечивающее безопасность движения, устранения выявленных недостатков, приведение техники и вагонов в транспортное положение и выводе работников из опасной зоны. Единый руководитель работ дополнительно, по докладам всех руководителей работ должен убедиться в окончании работ всеми смежными подразделениями.

В телеграмме на разрешение производства работ в «окно» за подписью НЗ-1 или заместителя Центральной дирекции по Восточному полигону в случаях, определённых технологическими особенностями производства работ, указываются сопровождающие работники, необходимых для выполнения маневровых работ в период проведения «окна» (главный кондуктор, кондуктор, руководитель маневров). Главный кондуктор/кондуктор/ руководитель маневров.

Цитата Приложения №13 к ИДП:

«15. Отправление хозяйственных поездов с перегона производится по указанию руководителя работ, согласованному с диспетчером поездным.

О порядке возвращения хозяйственных поездов с перегона диспетчер поездной ставит в известность дежурных по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон.

По окончании работы хозяйственных поездов руководитель работ обязан лично или через подчиненных работников осмотреть железнодорожный путь и

ремонтируемые устройства на всем протяжении участка работы, обеспечить немедленное устранение недостатков, препятствующих движению, а также проверить, не находятся ли грузы и (или) предметы за пределами установленных габаритов.»

Комментарии к п. 15 Приложения №13 к ИДП:

Отправление хозяйственных поездов на станцию дислокации по окончании их работы должно осуществляться по специально разработанным «ниткам» вариантного графика после получения от руководителя работ дежурному по станции (поездному диспетчеру) уведомления о готовности к отправлению и приведению в транспортное положение (с оформлением записи в журнале ДУ-58). Дежурный по станции докладывает поездному диспетчеру о готовности хозяйственных поездов к отправлению.

Ответственность за продвижение хозяйственных поездов к/от места производства ремонтных работ в соответствии с вариантным графиком движения поездов возлагается на соответствующую региональную дирекцию управления движением при условии обеспечения причастными предприятиями полной и своевременной готовности техники к началу движения.

Диспетчерское сопровождение на этапе окончания работ заключается в контроле за передислокацией хозяйственных поездов и бригад к месту их базирования или производства других работ, получения от руководителя работ отчетных данных об объемах и качестве выполненных работ и внесение полученных сведений в информационную систему АС АПВО.

Цитата Приложения №13 к ИДП:

«16. Если на двухпутных перегонах, оборудованных автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, хозяйственные поезда после окончания работ отправляются на железнодорожную станцию по правильному железнодорожному пути, то их движение, независимо от наличия у машинистов разрешения на бланке ДУ-64, производится по сигналам автоматической блокировки или автоматической локомотивной сигнализации с установленной скоростью.

В остальных случаях скорость следования возвращающихся с перегона хозяйственных поездов (кроме первого) не должна превышать на железнодорожных путях общего пользования – 20 км/ч (при расстоянии между ними не менее 1 км), а на железнодорожных путях необщего пользования – 15 км/ч (при расстоянии от впереди идущего поезда не менее длины тормозного пути).

17. Открытие перегона (железнодорожного пути) производится приказом диспетчера поездного после получения от уполномоченного представителя владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) уведомления об:

- 1) окончании производства ремонтных и строительных работ;
- 2) отсутствии на перегоне хозяйственных поездов и (или) специального самоходного подвижного состава (или об их отправлении по правильному железнодорожному пути двухпутного перегона),
- 3) отсутствии препятствий для безопасного движения поездов независимо от того, какая организация выполняла работы.

Уведомление передается диспетчеру поездному лично или через дежурного по ближайшей железнодорожной станции. Уведомление, полученное по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, диспетчер поездной записывает в журнал диспетчерских распоряжений.

Восстановление действия существующих средств железнодорожной автоматики и телемеханики, связи или электроснабжения (если работа их нарушалась) производится после получения уведомления от уполномоченного представителя подразделений железнодорожной автоматики и телемеханики, связи или электроснабжения владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

18. На двухпутных перегонах, оборудованных автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, диспетчеру поездному после получения уведомления об окончании ремонтных и строительных работ, отсутствии препятствий для движения поездов, исправном действии автоматической блокировки и об отправлении с места работ хозяйственных поездов (специального самоходного подвижного состава) по правильному железнодорожному пути разрешается открывать перегон для движения поездов по сигналам автоматической блокировки или автоматической локомотивной сигнализации, не ожидая прибытия всех хозяйственных поездов (специального самоходного подвижного состава) на смежную железнодорожную станцию.

Комментарии к пп. 16-18 Приложения №13 к ИДП:

Открытие перегона (пути перегона) производится приказом поездного диспетчера только после получения уведомления (письменного, по телефону или радиосвязи) от (единого) руководителя работ об окончании работ, об отсутствии на перегоне хозяйственных поездов, специального самоходного железнодорожного подвижного состава (или об их отправлении по

правильному пути двухпутного перегона, оборудованного автоматической блокировкой), а также других препятствий для безопасного движения поездов независимо от того, какая организация выполняла работы. Уведомление передается поезвному диспетчеру непосредственно или через дежурного по ближайшей станции. Уведомление, полученное по телефону или радиосвязи, поездной диспетчер записывает в журнал ДУ-58.

Открытие движения по путям и стрелочным переводам станции производится дежурным по станции на основании записи руководителя работ в журнале ДУ-46 или регистрируемой в том же журнале телефонограммы с последующей личной подписью руководителя работ об окончании работ и открытии движения. Об открытии движения дежурный по станции сообщает поезвному диспетчеру.

Цитата Приложения №13 к ИДП:

«19. В период закрытия для ремонтных работ одного или нескольких железнодорожных путей на двухпутном или многопутном перегонах, порядок движения поездов по остающемуся пути устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) с указанием мер, направленных на увеличение его пропускной способности (пропуск соединенных поездов, движение поездов с разграничением временем, применение временных устройств автоматической блокировки, открытие временных постов).»

Комментарии к п.19 Приложения №13 к ИДП:

Порядок пропуска поездов по остающемуся пути перегона с указанием мер, направленных на увеличение его пропускной способности указывается в телеграмме-разрешении за подписью первого заместителя начальника дороги или заместителя начальника Центральной дирекции управления движением ОАО «РЖД» по восточному полигону.

В качестве основных по повышению пропускной способности применяются соединенные поезда, установка дополнительных светофоров автоблокировки и устройство временных блок-постов.

Порядок формирования и пропуска соединенных грузовых поездов в ОАО «РЖД» устанавливается Инструкцией по организации обращения грузовых поездов повышенной массы и длины на железнодорожных путях общего пользования ОАО «РЖД», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 1 сентября 2016 г. № 1799р.

В целях увеличения пропускной способности перегона при производстве путевых или других работ соединенные поезда формируются на станциях или

перегонах, определенных вариантным графиком движения поездов, следует до станции вариантным графиком. Порядок включения вагонов в автотормозную сеть соединенных поездов, включения специального железнодорожного подвижного состава в составах грузовых и хозяйственных поездов, порядок опробования автотормозов в таких поездах устанавливаются Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденными протоколом от 6-7 мая 2014 г. № 60 Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества Независимых Государств.

Указания поездного диспетчера об отправлении на перегон соединенных поездов подлежат обязательной регистрации в Журнале диспетчерских распоряжений.

Цитата Приложения №13 к ИДП:

«20. Работы по ремонту пути, не требующие по своему характеру закрытия движения, выполняются в интервалах между поездами.

Порядок обеспечения безопасности при осуществлении работ по ремонту пути при движении поездов устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

21. Отправление хозяйственных поездов на перегоны (железнодорожные пути перегонов), где не производятся работы по ремонту сооружений и устройств или где характер работ не требует закрытия перегона (железнодорожного пути), осуществляется по устному указанию диспетчера поездного.

Указанные поезда отправляются на перегон по разрешениям, предусмотренным для соответствующих средств железнодорожной автоматики и телемеханики, связи. Руководителю работ и машинисту передается предупреждение о времени прибытия (возвращения) поезда на железнодорожную станцию. Занимать перегон сверх времени, указанного в предупреждении, запрещается.

До выезда хозяйственного поезда с перегона руководитель работ обязан убедиться в том, что препятствий для нормального движения поездов нет.»

Комментарии к пп. 20, 21 Приложения №13 к ИДП:

При проведении работ на железнодорожных путях должны соблюдаться требования Инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 14 декабря 2016 г. № 2540р.

Цитата Приложения №13 к ИДП:

«22. При работе специального самоходного подвижного состава на одном из железнодорожных путей двухпутного или многопутного перегона, а также на приемоотправочном или главном путях железнодорожной станции, соседний железнодорожный путь ограждается сигналами в случаях и в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). На поезда, следующие по этому железнодорожному пути, выдаются предупреждения в соответствии с заявкой руководителя работ.

23. При работе специального железнодорожного подвижного состава (перечень которого устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) на двухпутных или многопутных перегонах, а также на приемоотправочных или главных путях железнодорожных станций машинистам поездов, проходящих по соседнему железнодорожному пути, передаются предупреждения следующего содержания:

«На перегоне (станции) ... по ... пути работает путевой струг (снегоочиститель). При следовании по перегону (станции) соблюдать особую бдительность; перед местами с плохой видимостью подавать оповестительные продолжительные свистки».

Указанные предупреждения передаются дежурным по железнодорожной станции по указанию диспетчера поездного.»

Комментарии к пп. 22, 23 Приложения №13 к ИДП:

Единый порядок выдачи предупреждений при различном техническом оснащении инфраструктуры и тягового подвижного состава, утвержден распоряжением ОАО «РЖД» от 26 октября 2017 г. № 2188р.

Требования к организации работы на железнодорожных путях специального самоходного подвижного состава и порядок постановки СПС в составы хозяйственных поездов, определен в Приложении 16 к ИДП, содержащейся в приложении № 2 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации.

Порядок расстановки единиц СПС в составе хозяйственного поезда, отправляемого к месту проведения работ или к месту временной дислокации и обратно, при его формировании осуществляется в зависимости от выполнения СПС технологических операций, конструктивных особенностей тормозной системы, условий устойчивости от выжимания и опрокидывания каждой

единицы СПС от действия максимальных продольных сил в поезде и проходимости сцепов единиц СПС кривых участков пути.

При отправлении хозяйственного поезда или отдельного СПС с места производства работ до железнодорожной станции, ограничивающей закрываемый перегон, или до станции назначения, руководитель работ (машинист СПС или старший обслуживающей бригады, старший проводник или работник, осуществляющий сопровождение хозяйственного поезда в соответствии с нормативными документами) посредством регистрируемой связи передает уведомление дежурному по станции, ограничивающей закрываемый перегон, о приведении подвижного состава в транспортное положение, правильности погрузки груза и его закреплении, соблюдении габарита погрузки и готовности следования на станцию, которое дежурный по станции фиксирует в журнале формы ДУ-58.

Перечень специального железнодорожного подвижного состава, осуществляющего работу на двухпутных или многопутных перегонах, а также на приемоотправочных или главных путях железнодорожных станций устанавливается в соответствии с Инструкцией по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 14 декабря 2016 г. № 2540р.

Цитата Приложения №13 к ИДП:

«24. На станционных железнодорожных путях запрещается производить работы, требующие ограждения сигналами остановки или уменьшения скорости, без согласия дежурного по железнодорожной станции и без предварительной записи руководителем работ в журнале осмотра и без выдачи машинистам поездов предупреждений о порядке проследования места работ.

В случаях производства работ на контактной сети в журнале осмотра руководителем работ должно быть указано, какие железнодорожные пути, стрелки или секции контактной сети закрываются для движения всех поездов или только электроподвижного состава.

25. При выполнении работ по устранению внезапно возникших неисправностей, без нарушения целостности железнодорожного пути и искусственных сооружений, запись о начале и окончании работ в журнале осмотра, допускается заменять регистрируемой в этом же журнале телефонограммой, передаваемой руководителем работ дежурному по железнодорожной станции (на участках с диспетчерской централизацией – диспетчеру поезвному).

Дежурный по железнодорожной станции, ознакомившись с содержанием записи руководителя работ в журнале осмотра, дает указания причастным

работникам железнодорожного транспорта и машинистам локомотивов, информируя их о предстоящем пропуске поездов и выполняемых маневровых передвижениях с района выполнения ремонтных работ.

При приеме поездов на железнодорожные пути, где производятся такие работы, машинистам в случае необходимости выдаются предупреждения об уменьшении скорости или принятии мер предосторожности.

Ввод устройств в действие по окончании работ производится дежурным по железнодорожной станции на основании записи руководителя работ в журнале осмотра или регистрируемой в том же журнале телефонограммы, переданной дежурному по железнодорожной станции с последующей личной подписью руководителя работ в случае, если работы осуществлялись работниками владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования); на основании акта-приемки выполненных работ – в случае, если указанные работы осуществлялись подрядной организацией.»

Комментарии к пп. 24-25 Приложения №13 к ИДП:

В Журнал осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети (форма ДУ-46) установленным порядком отражают результаты периодических осмотров, проверок устройств СЦБ, записывают обнаруженные неисправности, а также удостоверяют нормальную работу устройств после устранения повреждений.

О каждой такой записи дежурный по станции должен немедленно поставить в известность работника, обслуживающего устройства (дорожного мастера, электромеханика и др.), который принимает меры к быстрейшему устранению неисправности.

Без записи в журнале формы ДУ-46 запрещается производить на станционных путях работы, характер которых требует ограждения сигналами остановки или уменьшения скорости, а также работы по переоборудованию, переносу, ремонту, испытанию и замене устройств СЦБ, вызывающие нарушение установленных зависимостей или временное прекращение действия этих устройств, а также работы на контактной сети.

После окончания работ или исправления неисправности ввод в действие выключенных устройств производится только после записи или соответствующей отметки руководителя работ в журнале формы ДУ-46.

В некоторых случаях запись руководителя работ об окончании работ может быть заменена передачей им дежурному по станции регистрируемой телефонограммы, которую дежурный по станции записывает в журнал формы ДУ-46.

Примеры оформления записей в Журнале осмотра путей, стрелочных

переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети (форма ДУ-46) при производстве основных работ по техническому обслуживанию, ремонту и устранению неисправностей, повреждений или отказов устройств СЦБ приведены в приложении № 5 к Инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при технической эксплуатации устройств и систем СЦБ, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 20 сентября 2011 г № 2055р.

Цитата Приложения №13 к ИДП:

«26. В хозяйственных поездах, следующих с работой на перегоне, для проезда кондукторов и руководителей работ допускается ставить вагоны с переходными площадками в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 26 Приложения №13 к ИДП:

Порядок постановки вагонов с переходными площадками для проезда кондукторов и руководителей работ, при необходимости, указывается в заявках на предоставление «окон», рассматривается Рабочей группой и учитывается при формировании хозяйственных поездов.

Комментарии к приложению № 14 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации «Порядок организации приема, отправления поездов и производства маневров в условиях нарушения работоспособного состояния устройств железнодорожной автоматики и телемеханики на железнодорожных станциях»

Цитата Приложения №14 к ИДП:

«1. При возникновении каких-либо отклонений в индикации аппарата управления, а также при получении информации от машиниста поезда, работников инфраструктуры о неисправности устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, дежурный по железнодорожной станции (на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поезда), работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязан в первую очередь, проверить, что неисправности не являются следствием:

1) самопроизвольного движения вагонов, самовольного выезда или схода железнодорожного подвижного состава, взреза стрелки;

2) неправильных действий работников железнодорожного транспорта (в том числе своих действий).

При этом дежурный по железнодорожной станции (на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поезда), работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязаны дополнительно проверить, что:

1) железнодорожный путь приема (первый блок-участок удаления) и изолированные участки по маршруту предполагаемого следования поезда свободны;

2) присутствует контроль положения всех стрелок, в том числе охранных, входящих в маршрут, и они правильно установлены по маршруту;

3) железнодорожный путь и стрелки, входящие в требуемый маршрут, не замкнуты в ранее подготовленные маршруты;

4) ключ-жезл находится в аппарате и правильно установлен;

5) отключен заградительный светофор на железнодорожном переезде, расположенном в пределах железнодорожной станции или на первом блок-участке удаления, или сигнал централизованного ограждения составов поездов, или аналогичные устройства (в зависимости от характера возникшего нарушения в работе устройств);

б) подготовленный маршрут соответствует направлению следования поезда и установленному направлению блокировки;

7) отсутствуют нарушения положений локальных нормативных актов владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) о порядке пользования устройствами железнодорожной автоматики и телемеханики.»

Комментарии к п.1 Приложения №14 к ИДП:

Под отклонением в индикации аппарата управления следует понимать показание контрольных приборов, которое не соответствует действительному положению на станции.

Работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами (дежурный по станции, дежурный поста централизации, оператор поста централизации, дежурный по парку, на станциях с диспетчерским управлением устройствами диспетчерской централизации (ДЦ) – диспетчер поездной) в течение всего дежурства, контролирует работу устройств СЦБ (электрической централизации (ЭЦ), диспетчерской централизации (ДЦ), микропроцессорной централизации (МПЦ)). При вступлении на дежурство работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен проверить наличие пломб на аппарате согласно описи, прочитать записи, сделанные ранее в журнале осмотра, и проверить, устранены ли неисправности по этим записям, проверить состояние устройств по докладам подчиненных работников смены.

Работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами должен знать порядок пользования устройствами СЦБ на станции, который приведен в инструкции о порядке пользования устройствами СЦБ (приложение к ТРА станции).

Ошибки персонала станций при закреплении вагонов на станционных путях (основная причина самопроизвольного ухода вагонов), в том числе ошибки, допущенные при укладке тормозных башмаков под порожние вагоны, полное отсутствие закрепления вагонов, ошибки при расчете необходимых средств закрепления вагонов, изъятие тормозных башмаков до прицепки локомотива, могут стать причиной транспортных происшествий. Поэтому при появлении занятости стрелочного изолированного участка, первого от пути, занятом подвижным составом, нужно убедиться, не является ли это результатом самопроизвольного движения вагонов, самовольного выезда подвижного состава.

Если стрелка потеряла контроль положения под поездом или маневровым составом – это может быть результатом схода вагонов.

Перекрытие светофора на запрещающее показание возможно по причине выхода подвижного состава на заданный маршрут.

Также возможен и взрез стрелочного перевода – это принудительное перемещение острия стрелки под действием колесной пары подвижного состава при движении в пошерстном направлении, когда стрелка установлена в положение, не соответствующее направлению движения (при этом звенит звонок взреза на аппарате управления). Взрез стрелки возможен:

- при немаршрутизированных передвижениях, когда стрелка установлена в положение, не соответствующее заданному направлению движения;
- при переводе стрелки под составом;
- при маршрутизированном передвижении, когда стрелка выключена из зависимости с сохранением пользования сигналами (поставлена на макет), и установлена в положение, не соответствующее контролю ее положения на макете).

Нарушения нормальной работы станционных устройств СЦБ могут быть вызваны: неисправностью отдельных элементов устройств, обнаружившейся в процессе дежурства; выключением отдельных элементов устройств для их осмотра или ремонта, производством на станции путевых работ, если при этом нарушается или может быть нарушена нормальная работа связанных с ними устройств СЦБ; прекращением по тем или иным причинам пользования путевой блокировкой (автоматической или полуавтоматической).

Схема проверки при возникновении каких-либо отклонений в индикации аппарата управления, а также при получении информации от машиниста поезда, работников инфраструктуры о неисправности устройств железнодорожной автоматики и телемеханики приведена на рисунке 5.117.



Рисунок 5.117 – Схема проверки при возникновении неисправностей устройств ЖАТ

Цитата Приложения №14 к ИДП:

«2. Установив наличие нарушения нормальной работы устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной или работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязан немедленно сделать запись в журнале осмотра и сообщить об этом работнику подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики и действовать в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

До устранения неисправности и проверки работы устройств железнодорожной автоматики и телемеханики в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) и до занесения соответствующих записей работников подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики, и работников причастных служб владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) в журнал осмотра, дежурному по железнодорожной станции, независимо от поездной обстановки, запрещается пользоваться неисправными устройствами, в том числе, если контроль свободности или занятости изолированных участков и положения централизованных стрелок возобновился, или произошли изменения показаний на аппарате управления, но при этом соответствующие записи в журнале осмотра не выполнены.

Если неисправность устройств железнодорожной автоматики и телемеханики связана с распломбированием устройств, то об этом указывается в записи, производимой в журнале осмотра.

При наличии счетчиков нажатия непломбируемых кнопок в журнале осмотра указываются показания счетчика в записях о неисправности и о восстановлении работоспособного состояния устройств железнодорожной автоматики и телемеханики.»

Комментарии к п.2 Приложения №14 к ИДП:

При отсутствии каких-либо ошибок в своих действиях дежурный по железнодорожной станции обязан немедленно сделать соответствующую запись в журнале осмотра в связи с отказом в работе устройств СЦБ, сообщить электромеханику СЦБ и диспетчеру дистанции СЦБ о характере нарушения, кроме того, при неисправности участков пути и стрелочных переводов сообщить диспетчеру дистанции пути, дорожному мастеру или бригадиру пути, а при нарушении электроснабжения - дежурному энергодиспетчеру.

При отказе в работе устройств СЦБ на перегоне дежурный по станции сообщает об этом одновременно электромеханику СЦБ, диспетчеру дистанции

СЦБ, диспетчеру дистанции пути, энергодиспетчеру в соответствии со схемой оповещения, утвержденной на станции. Впредь до устранения неисправности, проверки установленным порядком работы устройств СЦБ и оформления соответствующих записей электромеханика СЦБ и работников причастных хозяйств в Журнале осмотра, дежурный по станции обязан обеспечивать пропуск поездов. При этом дежурному по станции, а при диспетчерской централизации и диспетчеру поезвному, независимо от поездной обстановки, запрещается пользоваться неисправными устройствами СЦБ (открывать входные, выходные, маршрутные и маневровые светофоры, переводить стрелки руководствуясь показаниями контрольных приборов), в том числе и тогда, когда до оформления этих записей возобновится контроль свободности или занятости участков пути, положения централизованных стрелок или произойдут другие изменения показаний на аппарате управления.

Проверка фактической свободности участков пути от подвижного состава, положения стрелок и приготовление маршрутов производится порядком установленным ТРА станции.

Цитата Приложения №14 к ИДП:

«3. В зависимости от характера неисправности работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, не ожидая прибытия работника подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики, обязан лично или через соответствующих работников железнодорожной станции, в том числе, используя имеющиеся в его распоряжении средства связи, выяснить причину нарушения работоспособного состояния устройств железнодорожной автоматики и телемеханики внешним осмотром железнодорожных путей и стрелок:

1) при появлении ложной занятости изолированного участка (железнодорожный путь, стрелочная секция, бесстрелочный участок, оборудованные рельсовыми цепями) – не замкнута ли рельсовая цепь посторонним предметом;

2) если стрелка не переводится с пульта управления – не попал ли посторонний предмет между остряком и рамным рельсом.

Если после внешнего осмотра будет установлена и устранена причина нарушения нормального действия устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, разрешается возобновить пользование устройствами.

О причинах нарушения нормального действия устройств железнодорожной автоматики и телемеханики и их устранении дежурный по железнодорожной станции или работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, делает запись в последней графе журнала осмотра.

4. Если внешним осмотром причина нарушения работоспособного состояния устройств железнодорожной автоматики и телемеханики не обнаружена и не устранена, то до устранения повреждения, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен принимать и отправлять поезда и производить маневровые передвижения с проверкой свободности железнодорожного пути и стрелок, и приготовлением маршрутов в порядке, предусмотренном для таких случаев владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 28 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утверждаемым настоящим Приказом (далее – Инструкция), по нормам, предусмотренным в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 21 к Инструкции, а в случае отсутствия железнодорожных станций на железнодорожных путях необщего пользования – в соответствии с локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования (далее – техническо-распорядительный акт).»

Комментарии к пп. 3, 4 Приложения №14 к ИДП:

Причины отклонения от нормальных показаний аппарата управления могут быть связаны не только с неисправностью устройств, но и с внешними воздействиями (нарушение индикации, осуществление работ без разрешения и др.).

Наружная проверка централизованного стрелочного перевода производится в последовательном порядке начиная с устройств, расположенных у острия острия стрелки. Перед началом проверки в целях личной безопасности проверяющий убеждается в отсутствии подвижных единиц, движущихся на данную стрелку, и в продолжении всего процесса проверки стрелочного перевода не упускает из виду подход к ней подвижного состава.

При невозможности перевода централизованной стрелки с аппарата управления (при потреблении электродвигателем тока нагрузки) необходимо проверить, не находится ли посторонний предмет между острием и рамным рельсом и между подвижным сердечником крестовины и усовиком, препятствующий переводу.

Ложная занятость может быть вызвана нарушением целостности рельсовой колеи, замыканием рельсовой цепи посторонним металлическим предметом (например, проволокой), неисправность изолирующих элементов в изолирующем стыке, стяжной полосе, межстрелочных тяг других элементов стрелочного перевода. Замыкание металлическим предметом может произойти при одновременном касании противоположных рельсов, дроссельных перемычек или перекрытии изолирующих стыков.

Причины возникновения ложной занятости:

- 1) отсутствие или плохой контакт в рельсовом соединителе;
- 2) замыкание рельсов посторонним металлическим предметом;
- 3) пробой изоляции в изолирующих стыках, в том числе и на стрелочном переводе;
- 4) загрязнение балласта сыпучими грузами, солями и минеральными удобрениями, касание балластом подошвы рельсов, переувлажнение балласта и т.п., что приводит к резкому снижению сопротивления балласта и увеличению токов утечки через балласт;
- 5) ненадежное электропитание;
- 6) обрыв кабельных и дроссельных перемычек;
- 7) неисправность кабеля и путевого реле;
- 8) неисправность пути (разрыв рельсовой колеи).

Занятость изолированного участка может быть следствием несанкционированного выезда подвижного состава. Поэтому проводится проверка фактической свободности изолированного участка, а не только стрелочного перевода.

После удаления внешнего фактора, не связанного с неисправностью устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, пользование устройствами возобновляется до прибытия на станцию электромеханика СЦБ. В этом случае работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, оформляет запись в Журнал осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети формы ДУ-46, например, о том, что изолированный участок показывал ложную занятость вследствие закорачивания рельсовой цепи проволокой, проволока удалена, изолированный участок работает нормально.

Цитата Приложения №14 к ИДП:

«5. При ложной занятости стрелочных изолированных участков перевод соответствующих стрелок электрической централизации осуществляется с использованием ответственных команд вспомогательного режима (путем задания индивидуальных ответственных команд или с помощью пломбируемых

вспомогательных кнопок, или кнопок со счетчиком числа нажатий). О каждом случае использования ответственных команд или о снятии пломб работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен сделать запись в журнале осмотра. Перед каждым переводом такой стрелки работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязан убеждаться в том, что участок пути свободен от подвижного состава.

Прием, отправление поездов и маневровые передвижения по маршрутам, в которые входят ложно занятые участки, производятся при запрещающих показаниях светофоров, за исключением случая, изложенного в пункте бприложения № 3 к Инструкции.

На станциях с диспетчерским управлением или телеуправлением, при неисправности стрелочного изолированного участка, когда последний показывает ложную занятость, соответствующая группа стрелок переводится с пульта местного управления или же железнодорожная станция передается на резервное управление.»

Комментарии к п.5 Приложения №14 к ИДП:

Ложная занятость заключается в том, что при фактической свободности стрелочного изолированного участка от подвижного состава контрольные приборы на аппарате управления показывают занятость этого изолированного участка. При ложной занятости стрелочного изолированного участка отсутствует возможность осуществлять прием и отправление поездов, маневровую работу при разрешающих показаниях светофоров, контролировать свободу изолированного участка с помощью аппаратов управления и переводить стрелку, входящую в изолированный участок без вспомогательного режима.

Стрелку, входящую в изолированный участок, показывающий ложную занятость, переводят с помощью вспомогательной кнопки перевода стрелок. При этом перевод стрелки с помощью вспомогательной кнопки возможен при нахождении на изолированном участке подвижного состава. Перед каждым переводом стрелок с помощью вспомогательной кнопки требуется убедиться:

- в фактической свободности их от подвижного состава (чтобы избежать перевода стрелки в момент нахождения на ней подвижного состава),
- в наличии проходов по смежным путям, то есть в нахождении подвижного состава в пределах путей, на которые ведет данная стрелка (поскольку находящийся за пределами пути подвижной состав может оказаться в габарите подвижного состава по смежному пути, что не контролируется на аппарате управления при ложной занятости изолированного участка).

О срыве пломбы с вспомогательной кнопки работник, осуществляющий

управление стрелками и светофорами, оформляет запись в журнале осмотра.

Если на станции имеются негабаритные изолированные участки, то их границы обозначают на табло аппарата управления (негабаритным считается участок, изолирующие стыки которого расположены ближе 3,5 м от предельного столбика). При занятости такого участка, когда колесная пара находится непосредственно у изолирующего стыка, а часть кузова вагона остается за предельным столбиком, нарушая габарит подвижного состава соседнего пути. Поэтому если один из смежных негабаритных участков показывает ложную занятость, то открыть светофор на разрешающее показание по другому свободному пути будет невозможно. Перед пропуском поезда или маневрового состава необходимо проверять свободу маршрута и смежных негабаритных участков, не участвующих, но контролируемых в маршруте. Перечень маршрутов с негабаритными участками указывается в Инструкции о порядке пользования устройствами СЦБ (приложение к ТРА станции)

Цитата Приложения №14 к ИДП:

«6. При ложной занятости железнодорожного пути приема или бесстрелочного изолированного участка работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязан лично или через ответственных за данный участок работников железнодорожного транспорта, установленных владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) в техническо-распорядительном акте станции, убедиться в его свободе от железнодорожного подвижного состава. Прием поездов на такие железнодорожные пути должен производиться при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора.

На станциях с диспетчерским управлением или телеуправлением при необходимости приема поезда на железнодорожный путь с ложной занятостью, прием производится при запрещающем показании входного светофора по локальному акту (далее – приказ) диспетчера поезда (дежурного по железнодорожной станции, с которой осуществляется телеуправление) после проверки им через работника, указанного в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), рекомендуемые образцы которого приведены в приложении № 21 к Инструкции, а в случае отсутствия железнодорожных станций на железнодорожных путях необщего пользования – в соответствии с локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования, фактической свободности железнодорожного пути приема, или железнодорожная станция передается на резервное управление.

На отдельных пунктах, не обслуживаемых дежурными работниками, проверку свободности железнодорожного пути приема поезда разрешается возлагать на локомотивную бригаду в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п.6 Приложения №14 к ИДП:

При данной неисправности контрольные приборы аппарата управления показывают занятость пути (бесстрелочного изолированного участка), при этом фактически путь свободен от подвижного состава. Входной (маршрутный) светофор на разрешающее показание на данный путь (или по маршруту, в который входит бесстрелочный изолированный участок) открыть невозможно. Имеется возможность перевести маневровые светофоры в разрешающее показание на путь (бесстрелочный изолированный участок), что позволяет использовать замыкание стрелок путем открытия попутных маневровых светофоров.

Причины и внешние проявления ложной занятости пути такие же, как и у ложной занятости стрелочного изолированного участка, но отсутствует необходимость в переводе стрелок с помощью вспомогательной кнопки.

При ложной занятости пути приема дежурный по станции, обязан:

- проверить, не является ли это следствием несанкционированного выезда железнодорожного подвижного состава или других действий, приведших к индикации занятости пути приема на аппарате управления, не замкнута ли рельсовая цепь посторонним предметом;
- проверить действительно ли свободен путь приема;
- исключить движение по данному пути.

До устранения неисправности и оформления об этом записи в журнале осмотра перед каждым приемом поезда на данный путь (или по маршруту, в который входит бесстрелочный изолированный участок) работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен убедиться в его свободности от железнодорожного подвижного состава.

Цитата Приложения №14 к ИДП:

«7. Работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, в случае обнаружения фактической занятости станционного железнодорожного пути, стрелочного или бесстрелочного участка или первого блок-участка удаления, а индикация на аппарате управления показывает их свободность (ложную), обязан:

1) отключить автодействие светофоров и перейти на индивидуальное управление ими, если светофоры находились на автодействии;

2) немедленно сделать об этом запись в журнале осмотра и вызвать работника подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики.

До устранения неисправности работнику, осуществляющему управление стрелками и светофорами, разрешается:

1) прием и отправление поездов, и маневровые передвижения осуществлять при запрещающих показаниях светофоров;

2) устанавливать маршруты для приема, отправления поездов и маневровых передвижений только после того, как он убедится в свободности изолированного участка от железнодорожного подвижного состава лично или через работников железнодорожной станции, указанных в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции (инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования). В случае обнаружения ложной свободности первого блок-участка удаления, дежурный по железнодорожной станции и диспетчер поездной должны действовать, как и при его ложной занятости в соответствии с пунктом 17 приложения № 1 к Инструкции.

По прибытии, работник подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики обязан устранить неисправность, а при невозможности – выключить участок без сохранения пользования сигналами.»

Комментарии к п.7 Приложения №14 к ИДП:

При ложной свободности пути приема (стрелочных, бесстрелочных изолированных участков) светофоры (входной, маршрутный, выходной) могут открываться независимо от фактической занятости или свободности.

Дежурный по станции должен выяснить не связано ли отсутствие сигнализации занятости пути на аппарате управления с неисправностью средств индикации аппарата управления. Нарушение индикации аппарата управления не является ложной свободностью.

Ложную свободность изолированного участка работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, может обнаружить после пропуска по нему поезда (маневрового состава, локомотива или другой подвижной единицы). Кроме того, при длительной стоянке на пути подвижного состава рельсовая цепь также может потерять шунтовую чувствительность и показывать свободность пути (стрелочных, бесстрелочных изолированных участков). В результате может возникнуть ситуация, при которой по разрешающему показанию светофора поезд (маневровый состав) будет следовать на занятый путь (участок пути). Для предотвращения указанной

ситуации, если светофоры находились на автодействии необходимо отключить автодействие и перейти на индивидуальное управление ими, прекратить пользоваться светофорами по маршрутам, в которые входит неисправный участок, а работника подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики обязан устранить неисправность, а при невозможности – выключить участок без сохранения пользования сигналами.

При движении по станции подвижных единиц легкого типа возможно возникновение ложного контроля свободности путей, бесстрелочных и стрелочных участков. Поэтому работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен контролировать местонахождение таких единиц и принимать меры безопасности: при нахождении дрезины (подвижного состава, не обеспечивающего надежное шунтирование рельсовой цепи) на пути выводить стрелки в изолирующее положение, на стрелочные рукоятки (кнопки) навешивать красные колпачки и табличку «ДРЕЗИНА». На станциях с микропроцессорной централизацией (МПЦ) вместо красных колпачков и таблички следует использовать директивы и аншлаги согласно инструкции о порядке пользования устройствами СЦБ (приложение к ТРА); перед переводом стрелок убедиться визуально (или по докладам работников) в их свободности. Схема действий при ложной свободности приведена на рисунке 5.118.

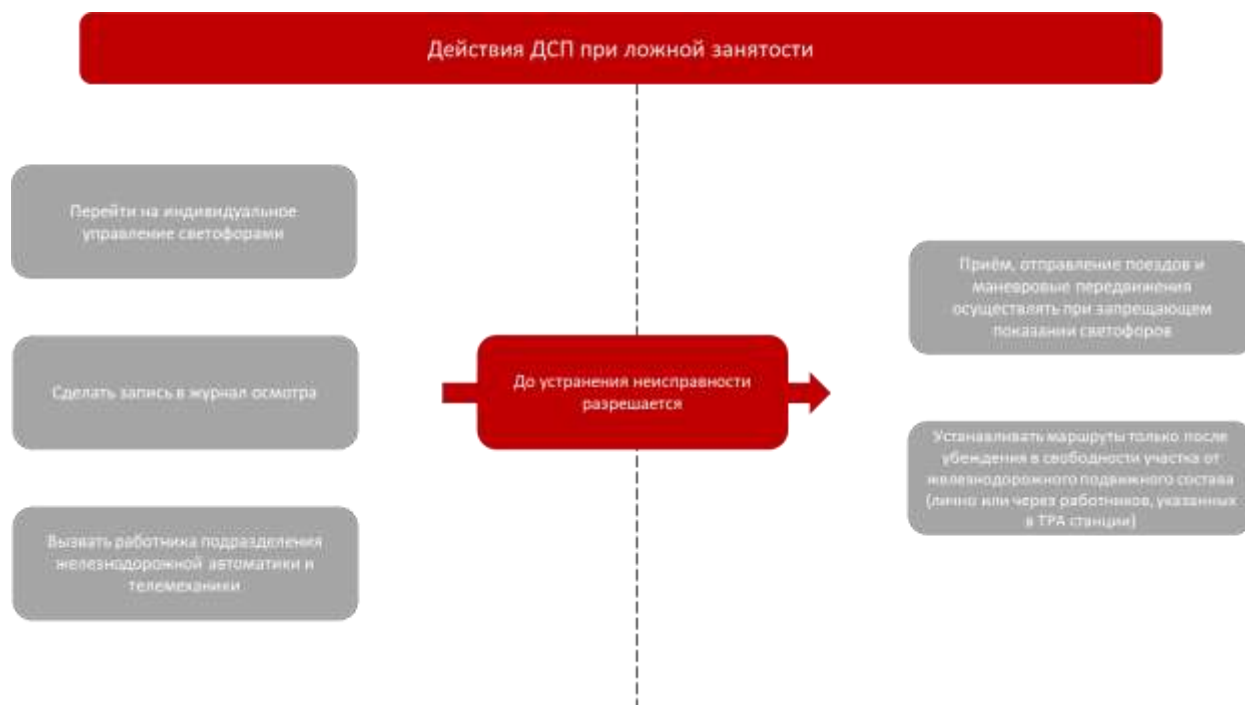


Рисунок 5.118 – Схема действий дежурного по станции при ложной свободности

Цитата Приложения №14 к ИДП:

«8. Если на аппарате управления отсутствует контроль положения централизованной стрелки, то ее исправность и правильность установки в маршруте должны быть проверены на месте лично дежурным по железнодорожной станции или работником, указанным в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции.

Стрелка должна быть заперта на закладку и навесной замок, а в ее электроприводе выключен блок-контакт (опущена курбельная заслонка). Ключ от запертой стрелки должен храниться у дежурного по станции или у работника согласно техническо-распорядительному акту железнодорожной станции (инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования).

Движение поездов по такой стрелке производится при запрещающем показании светофора до устранения неисправности или выключения стрелки с сохранением пользования сигналами. По маршрутам, в которые стрелка входит в положении, которое контролируется на пульте (аппарате) управления, поезда пропускаются при разрешающих показаниях соответствующих светофоров.

В случае потери контроля положения централизованной стрелки на пульте (аппарате) управления под проходящим поездом (маневровым составом) дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поезда или работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, принимает меры к остановке движущегося поезда (маневрового состава) по этому стрелочному переводу.»

Комментарии к п.8 Приложения №14 к ИДП:

Признаки неисправности, вызванной потерей контроля положения централизованной стрелки или ее взрезом, одинаковы. На аппарате управления появляется индикация «взрез стрелки», пропадает (гаснет) контроль ее положения и звенит звонок взреза, действие которого можно прекратить нажатием кнопки на аппарате управления.

Взрез происходит в случаях, когда положение стрелки не соответствует маршруту следования подвижного состава и гребень бандажа колесной пары при пошерстном движении (от корня острия к острию) подвижного состава проходит между прижатым острием и рамным рельсом.

Взрез может быть противошерстный, когда при неплотном прилегании острия к рамному рельсу (4 мм и более) гребень бандажа при входе на остриек попадает (врезается) между острием и рамным рельсом.

Если были открыты светофоры в маршрутах, в которые входит взрезанная стрелка, то они перекрываются на запрещающее показание. Пропускать подвижной состав по взрезанной стрелке до ее осмотра запрещается.

Если при осмотре установлено, что стрелка, потерявшая контроль положения на аппарате управления, исправна (не взрезана), ее остриек плотно прилегает к рамному рельсу, то до прибытия работников подразделения пути и железнодорожной автоматики и телемеханики по ней может осуществляться движение подвижного состава. При этом правильность установки стрелки в маршруте должна быть проверена на месте работником, определенным ТРА станции. Стрелка должна быть закрыта на закладку и заперта на навесной замок, а в электроприводе выключен блок-контакт (т.е. курбельная заслонка опущена). Пример курбельной заслонки в опущенном состоянии приведен на рисунке 5.119.

Если стрелка потеряла контроль в одном положении, то прием и отправление поездов производится при разрешающем показании светофоров по маршрутам, в которых стрелка сохраняет контроль положения. По маршрутам, в которых контроль положения стрелки отсутствует, прием и отправление поездов производится при запрещающих показаниях светофоров.

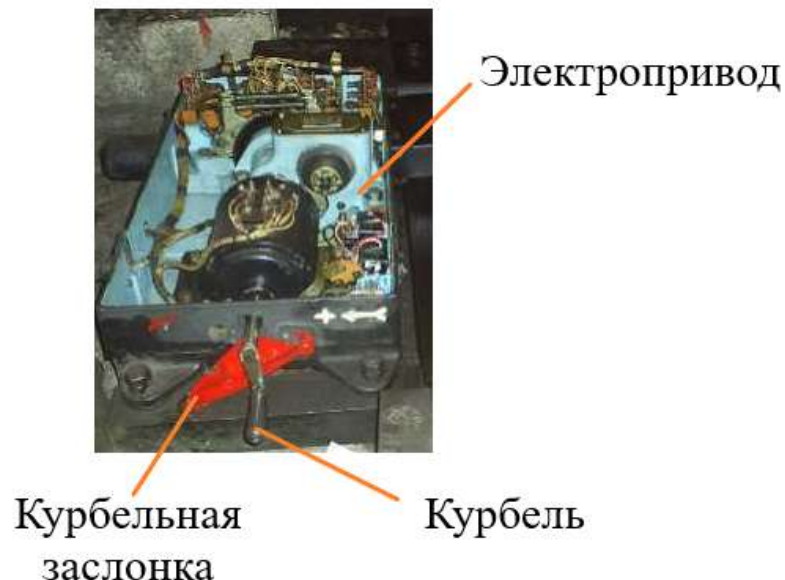


Рисунок 5.119 – Электропривод и вставленный курбель

Цитата Приложения №14 к ИДП:

«9. Если стрелка не переводится с пульта (аппарата) управления электрической централизации, то после внешнего осмотра и до устранения неисправности работник, осуществляющий управление стрелками

и светофорами, с разрешения диспетчера поездного переводит стрелку на аварийное управление (курбелем).

Перевод стрелки курбелем (курбельная заслонка должна быть опущена) осуществляется работником, указанным в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции.

После устранения неисправности и восстановления действия стрелки работник подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики поднимает курбельную заслонку вверх. При переводе на аварийное управление одной из спаренных стрелок или стрелки с подвижным (поворотным) сердечником крестовины вторая стрелка или подвижный сердечник тоже должны переводиться на аварийное управление.

При переводе курбелем спаренных стрелок или стрелки с подвижным сердечником крестовины обе стрелки или стрелка и подвижной сердечник должны быть поставлены в одинаковое (плюсовое или минусовое) положение.

При переводе стрелки с подвижным сердечником крестовины на аварийное управление (курбелем) первым должен переводиться и запирается подвижный сердечник, а затем острия стрелки с запирающим их установленным порядком.

После каждого перевода стрелки при помощи курбеля, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен выполнить операции, соответствующие переводу стрелки в требуемое положение (установить рукоятку этой стрелки на пульте (аппарате) управления в положение, соответствующее положению стрелки, или при кнопочном управлении нажать кнопку соответствующего положения).

Для получения контроля положения стрелки, переведенной курбелем, если соответствующий участок пути показывает ложную занятость, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен воспользоваться ответственной командой вспомогательного перевода стрелки (распломбировать и нажать кнопку вспомогательного перевода стрелки или воспользоваться кнопкой со счетчиком числа нажатий или с автоматизированного рабочего места послать ответственную команду), а для стрелок, замкнутых в маршруте – предварительно произвести искусственную разделку маршрута.

Если на аппарате управления после перевода стрелки курбелем сохраняется контроль ее положения, то прием, отправление поездов и маневровые передвижения осуществляются при разрешающих показаниях соответствующих светофоров. В правильности установки в маршруте стрелки, переводимой курбелем, работник, осуществляющий управление стрелками

и светофорами, убеждается по докладу работника, осуществляющего перевод этой стрелки, и по наличию контроля на пульте (аппарате) управления.

Если электрический контроль положения стрелок, переводимых курбелем, нарушен, то на рукоятку (кнопки) таких стрелок надевается колпачок (колпачки), а при наличии автоматизированного рабочего места производятся действия по их индивидуальному замыканию (блокировка соответствующей управляющей командой). Стрелки (подвижные сердечники крестовины) запираются в маршруте на закладки и навесные замки, ключи от которых во время движения поездов должны храниться у ответственного за данный участок работника, установленного в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции (инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования).

О положении и запираении таких стрелок в маршруте работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен убеждаться лично или по докладам ответственных за данный участок работников, установленных в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции. Движение поездов по маршрутам, в которые входят такие стрелки, должно производиться при запрещающих показаниях светофоров и опущенных вниз курбельных заслонках в электроприводах стрелок, переводимых курбелем.»

Комментарии к п.9 Приложения №14 к ИДП:

Спаренная железнодорожная стрелка является одной из двух стрелок съезда. Их управление и контроль положения остряков, а также подвижных сердечников стрелочных крестовин – общий со второй стрелкой стрелочного съезда. Пример стрелочного перевода с подвижным сердечником стрелочной крестовины приведен на рисунке 5.120.



Рисунок 5.120 – Стрелочный перевод с подвижным сердечником стрелочной крестовины

Основные причины неисправности:

- наличие внешних препятствий для перемещения стрелочных острьяков;
- попадание посторонних предметов в пространство между острьяком и рамным рельсом;
- напрессовка снега, льда или грязи между острьяком и рамным рельсом или в корне острьяка;
- закрытие стрелки на закладку;
- чрезмерная затяжка болтов корневого крепления стрелочного острьяка;
- загрязнение стрелочных башмаков;
- примерзание стрелочных тяг;
- завал их грузом или снегом.

Основным признаком внешних причин невозможности перевода стрелки является то, что при повороте стрелочной рукоятки (нажатии кнопки) стрелка амперметра отклоняется, но перевода стрелки не происходит и контроль нового положения стрелки на аппарате управления не появляется.

Неисправность мотора электропривода, схемы включения стрелки и других элементов централизованной стрелки можно предположить в случае, когда при повороте стрелочной рукоятки (нажатии кнопки) стрелка амперметра остается в нулевом положении (не отклоняется).

Курбельная рукоятка (курбель) используется во всех случаях невозможности перевода стрелок с пульта, а также в случаях отсутствия

контроля положения стрелок, при потере контроля стрелками в других ситуациях: в результате взреза или повреждения стрелки при движении по ней поезда или другого подвижного состава. Курбель используется также во всех случаях выключения стрелок из централизации.

Работник, который переводит стрелку курбелем, должен действовать в следующем порядке:

- вывернуть (ослабить) винт, фиксирующий курбельную заслонку в поднятом положении, вращением курбельной рукоятки против часовой стрелки;
- опустить курбельную заслонку (повернуть вниз), для этого в отдельных случаях может потребоваться незначительно оттянуть ее на себя для ослабления трения ее о корпус электропривода (обратный подъем курбельной заслонки выполняется только электромехаником СЦБ);
- вставить курбель в открывшееся отверстие на торец оси вращения механизма перевода стрелки;
- вращать ось курбелем в ту сторону, куда требуется перевести остряки, до плотного прилегания прижатого остряка к рамному рельсу (определяется визуально); щелчок в электроприводе может служить вспомогательным ориентиром;
- доложить работнику, осуществляющему управление стрелками и светофорами, об окончании перевода стрелки в заданное положение.

Действия работника, осуществляющего управление стрелками и светофорами, на аппарате управления:

- установить стрелочную рукоятку (нажать кнопку) в исходное положение, противоположное тому, в которое нужно перевести стрелку, стрелка будет иметь контроль исходного положения;
- дать работнику указание – в какое положение нужно установить стрелку: по направлению пути (указать номер) или стрелочного перевода (термины «плюс» и «минус» в данном случае не применяют);
- выдать курбель;
- момент опускания курбельной заслонки контрольными приборами не фиксируется – просто с этого момента ток на электродвигатель не будет поступать (разрывается рабочая цепь электропривода);
- с момента начала вращения оси электропривода стрелка на пульте потеряет контроль – загорится красная лампочка, зазвенит звонок – выключить его кнопкой «звонок взреза» и ждать доклада работника об окончании перевода стрелки;

- получив доклад работника о том, что стрелка переведена в требуемое положение, перевести в это положение стрелочную рукоятку (нажать кнопку); при отсутствии сопутствующих неисправностей загорится контрольная лампочка нового (требуемого) положения и снова зазвонит звонок – выключить.

Цитата Приложения №14 к ИДП:

«10. Если перевести стрелку с центрального пульта диспетчерской централизации (или аппарата телеуправления) невозможно, диспетчер поездной (дежурный по железнодорожной станции телеуправления) обязан направить работника, производящего очистку стрелок, или работника, указанного в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции (инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования), для осмотра и по возможности устранения причины нарушения управления.

Если работником, осуществляющим проверку, не обнаружена и (или) не устранена причина невозможности перевода стрелки, диспетчер поездной (дежурный по железнодорожной станции телеуправления) прекращает пропуск поездов по маршрутам, для которых требуется перевод данной стрелки.

При необходимости перевод данной стрелки производится с пульта местного управления или железнодорожная станция передается на резервное управление.

При невозможности перевода стрелки, в том числе с пульта местного управления или с пульта резервного управления, стрелка передается на аварийное управление (курбелем).

На отдельных пунктах, не обслуживаемых дежурными работниками, для осмотра, а при необходимости и перевода стрелок разрешается привлекать локомотивные бригады проходящих поездов в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п.10 Приложения №14 к ИДП:

Действия диспетчера поездного на участке, оборудованном диспетчерской централизацией, в случае невозможности перевода стрелки на станции, находящейся на диспетчерском управлении устанавливаются в соответствии с Методическими указаниями «Регламент оперативных действий работников хозяйства перевозок, связанных с движением поездов и маневровой

работой, в аварийных и нестандартных ситуациях», утвержденными распоряжением ОАО «РЖД» от 29 декабря 2016 г. №ЦД-261/р..

Цитата Приложения №14 к ИДП:

«11. Если разрешающее показание входного (маршрутного) светофора самопроизвольно изменится на запрещающее, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязан по индикации на аппаратах управления дополнительно убедиться в правильности установки стрелок, свободности изолированных участков и железнодорожного пути приема, после чего вновь открыть входной (маршрутный) светофор. Если светофор откроется, то пользоваться им разрешается и в дальнейшем. Работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен сделать запись в журнале осмотра о случае самопроизвольного переключения сигнала и сообщить об этом работнику подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики.

При самопроизвольном переключении выходного светофора при отправлении поезда на перегон, оборудованный автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязан по индикации на аппаратах управления дополнительно убедиться в правильности установки стрелок, свободности изолированных участков и первого блок-участка от попутных поездов, после чего вновь открыть выходной светофор. Работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен сделать запись в журнале осмотра о случае самопроизвольного переключения сигнала и сообщить об этом работнику подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики.

Если после самопроизвольного закрытия входного (маршрутного) светофора при правильном положении стрелок, свободности изолированных участков и железнодорожного пути приема (проверяемой по индикации на аппаратах управления) вторично светофор не открывается, то поезда до выявления и устранения неисправности должны приниматься при запрещающем показании этого светофора с проверкой маршрута.

Если после самопроизвольном закрытия выходного (маршрутного) светофора при правильном положении стрелок, свободности изолированных участков и первого блок-участка от попутных поездов вторично светофор не открывается (независимо от индикации на аппаратах управления), то поезда до выявления и устранения неисправности должны отправляться при запрещающем показании этого светофора с проверкой маршрута.

При самопроизвольном закрытии и невозможности вторичного открытия выходного (маршрутного) светофора на перегонах с автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами руководствуется требованиями пунктов 15, 16, 19 приложения № 1 к Инструкции, а при полуавтоматической блокировке – пунктами 6 и 7 приложения № 3 к Инструкции.»

Комментарии к п.11 Приложения №14 к ИДП:

Повторное открытие светофора допускается в случае, если работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, не зафиксировал причину перекрытия светофора и устройства электрической централизации допускают повторное открытие.

Если же работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, заметил (или же устройства автоматизированного рабочего места позволяют просмотреть запись хронологии событий), что светофор перекрылся в результате кратковременной ложной занятости изолированного участка или потери контроля положения стрелки, то повторно открывать светофор ему запрещается, а дальнейшие действия его должны соответствовать характеру обнаруженных неисправностей устройств.

Если входной светофор изменил показание на запрещающее по причине срабатывания УКСПС повторное открытие светофора осуществляется с использованием вспомогательного режима.

Схема действий работника, осуществляющего управление стрелками и светофорами, в подобных ситуациях приведена на рисунке 5.121.

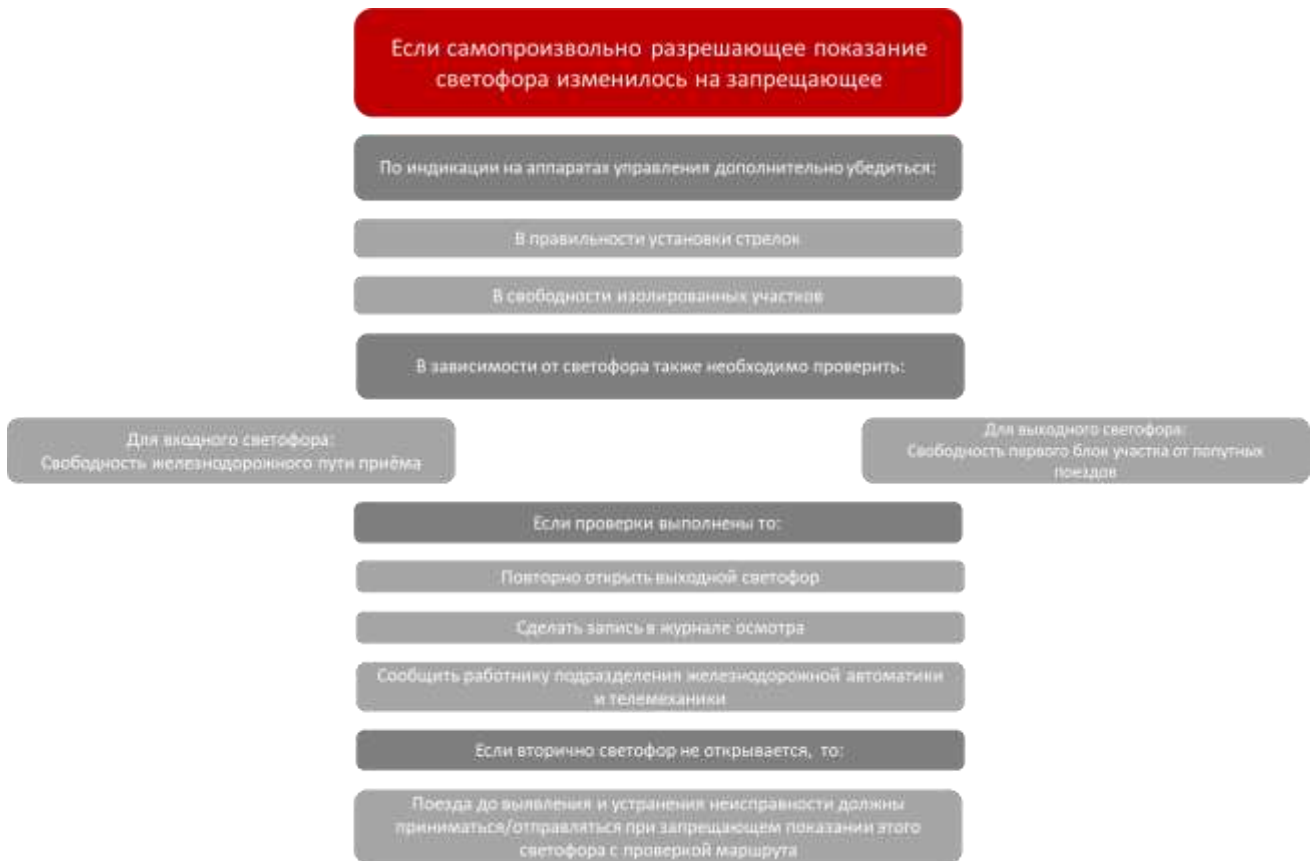


Рисунок 5.121 – Схема действий дежурного по станции при самопроизвольном перекрытии входного/выходного сигнала светофора

Цитата Приложения №14 к ИДП:

«12. При неисправности диспетчерской централизации, когда управление одной или несколькими железнодорожными станциями невозможно, диспетчер поездной должен перевести эти железнодорожные станции на резервное управление. В этих случаях диспетчеру поездному запрещается руководствоваться показаниями приборов, контролирующими положение железнодорожных путей, стрелок и светофоров этих железнодорожных станций.»

Комментарии к п.12 Приложения №14 к ИДП:

Диспетчерская централизация — это система телемеханического централизованного управления и контроля объектами диспетчерского участка на основе объединения устройств железнодорожной автоматики и телемеханики железнодорожных станций и перегонов. Станции участка, оборудованного диспетчерской централизацией, могут иметь автономное и диспетчерское управление.

Автономное управление (АУ) - при котором управление всегда осуществляют с аппарата управления (АРМ ДСП) дежурного по станции;

Диспетчерское управление (ДУ) - при котором управление осуществляют с аппарата управления (АРМ ДНЦ) поездного диспетчера пункта управления диспетчерской централизацией.

Для станций диспетчерского управления, кроме управления непосредственно от диспетчера поездного (ДУ) предусматривают следующие режимы управления:

Сезонное управление (СУ), включаемое по команде телеуправления (ТУ) поездного диспетчера;

Резервное управление (РУ), включаемое по приказу диспетчера поездного.

Дополнительно могут предусматриваться следующие режимы управления (по решению ОАО «РЖД»):

Местное управление (МУ) на станциях с ДУ, при котором частью стрелок и сигналов на станции по команде ТУ поездного диспетчера управляет руководитель маневров на станции;

Комбинированное управление (КУ) на станциях с АУ, при котором поездной диспетчер управляет стрелками и светофорами по главным и боковым путям, предназначенным для безостановочного пропуска поездов, а по остальным путям и районам станции, изолированным охранным положением стрелок, управление стрелками и светофорами осуществляет дежурный по станции.

На резервное управление станции переводят при полном или частичном нарушении действия диспетчерского управления, когда показания контрольных устройств не отражают фактического положения. Включение резервного управления осуществляется дежурным по станции с помощью ключа резервного управления по приказу диспетчера поездного. На сезонное управление станции переводят для производства маневровой работы, а также при производстве работ на инфраструктуре.

Цитата Приложения №14 к ИДП:

«13. При неисправности контрольного замка на стрелке, когда замок нельзя отпереть или запереть, а работник подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики отсутствует на железнодорожной станции, дежурный по железнодорожной станции после записи в журнале осмотра дает указание находящемуся на железнодорожной станции работнику хозяйства пути о снятии замка с гарнитуры. Ключ от снятого замка передается дежурному

стрелочного поста. В гнездо аппаратного замка этой стрелки вставляется красная табличка с надписью «Выключено».

В маршрутах приема, отправления поездов и в маневровых маршрутах указанная стрелка после установки в соответствующее положение закрепляется типовой скобой и запирается на закладку и навесной замок.

После доклада о готовности маршрута дежурный стрелочного поста по указанию дежурного по железнодорожной станции вставляет ключ от контрольного замка в аппарат для замыкания маршрута. В этом случае табличка «Выключено» закрепляется на ключе.

Прием и отправление поездов, а также маневровые передвижения по маршруту, в который входит такая стрелка, осуществляются по разрешающим показаниям светофоров.

14. При утере (поломке) ключа стрелочного контрольного замка и отсутствии работника подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики на железнодорожной станции после оформления записи в журнале осмотра дежурный по железнодорожной станции дает указание находящемуся на железнодорожной станции работнику хозяйства пути о снятии замка с гарнитуры, а в гнездо аппаратного замка этой стрелки вставить красную табличку с надписью «Выключено».

До устранения неисправности прием и отправление поездов, а также маневровые передвижения необходимо производить при запрещающих показаниях светофоров. В маршрутах указанная стрелка запирается на закладку и навесной замок.»

Комментарии к пп.13,14 Приложения №14 к ИДП:

Стрелочный контрольный замок применяется на нецентрализованных стрелках для их замыкания в установленных маршрутах путем поворота ключа в замке. Использование замков и устройств контроля для взаимной зависимости между стрелками и сигналами повышает безопасность движения по запертым стрелкам. Если стрелка в одних маршрутах замыкается в нормальном (плюсовом) положении, а в других она должна переводиться в минусовое положение, то такая стрелка оборудуется двумя стрелочными контрольными замками (двумя одинарными).

Контрольными замками оборудуют стрелки, входящие в маршруты приема и отправления поездов; охранные, ведущие на пути стоянки вагонов с опасными грузами, в том числе вагонами, с грузами первого класса (ВМ), восстановительных и пожарных поездов, в предохранительные и улавливающие тупики.

Запирание стрелки при условии плотного прилегания остряка к рамному рельсу производится путем извлечения ключа из замка. При зазоре между прижатым остряком и рамным рельсом 4 мм и более ключ из контрольного замка не должен извлекаться.

Неисправность стрелочных контрольных замков заключается в том, что замок невозможно открыть или запереть.

Взрез нецентрализованной стрелки, оборудованной стрелочными контрольными замками и включенной в систему маршрутно-контрольных устройств, не отражается на состоянии этих устройств. При взрезе повреждается стрелочный контрольный замок, но это не фиксируется на исполнительных и распорядительных аппаратах, а если был открыт светофор для следования по маршруту, в который входит взрезанная стрелка, то разрешающее показание светофора не переключается на запрещающее.

Цитата Приложения №14 к ИДП:

«15. Перед приемом или отправлением поезда по пригласительному сигналу или по соответствующим разрешениям при запрещающих показаниях светофоров на железнодорожных станциях, оборудованных электрической централизацией, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, прежде чем воспользоваться пригласительным сигналом или выдать разрешение на прием или отправление поезда, обязан:

1) установить стрелочные рукоятки (кнопки) в положение, соответствующее положению стрелок в маршруте, и убедиться в правильности установки маршрута по индикации на аппарате управления. На все стрелочные рукоятки (кнопки) стрелок, входящих в маршрут и охранных, надеть красные колпачки. Проверка правильности установки и запирания стрелок, положение которых не контролируется на табло, осуществляется в соответствии с пунктом 8 настоящего Порядка. При электрической централизации с ящиком зависимости стрелки в маршруте, кроме того, запираются поворотом маршрутно-сигнальной рукоятки. После установки маршрута и проверки положения стрелок проверяется свобода железнодорожного пути по маршруту следования поезда (работником, осуществляющим управление стрелками и светофорами, или по его распоряжению работником, указанным в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции (инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования), а также свобода изолированных стрелочных участков, входящих в маршрут, и смежных негабаритных участков;

2) замкнуть при наличии маневровых маршрутов соответствующий маршрут приема или отправления поезда путем открытия попутных

маневровых светофоров. Свободность пути по маршруту следования проверяется по индикации на пульте (аппарате) управления, а при ее отсутствии – в соответствии с подпунктом 1 настоящего пункта. Машинисты поездов руководствуются показаниями пригласительного сигнала или соответствующим разрешением, выдаваемым на право проезда входного, маршрутного или выходного светофора с запрещающим показанием. Когда невозможно открыть маневровые светофоры (или при отсутствии маневровых маршрутов) стрелки замыкаются специальными кнопками «замыкание стрелок» или управляющими командами (при их наличии на пульте управления);

3) выполнить перевод стрелок в положение, соответствующее маршруту, с пульта резервного (местного) управления, с навешиванием красных колпачков на рукоятки при неисправности системы телеуправления (кодového управления) на железнодорожных станциях, оборудованных электрической централизацией с телеуправлением (кодovým управлением). Правильность положения стрелок в маршруте проверяется по контрольным приборам на пульте резервного (местного управления), а свободность железнодорожного пути – работником, осуществляющим управление стрелками и светофорами, или по его распоряжению работником, указанным в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции (инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования). Пользоваться частью табло центрального поста, относящейся к району кодového управления, запрещается;

4) выполнять приготовление маневровых маршрутов при невозможности открытия маневровых светофоров (из-за их неисправности или выключения).»

Комментарии к п.15 Приложения №14 к ИДП:

Обязанности дежурного по станции в описываемой ситуации схематично приведены на рисунке 5.122.



Рисунок 5.122 – Обязанности дежурного по станции перед приемом или отправлением поезда по пригласительному сигналу или по соответствующим разрешениям при запрещающих показаниях светофоров (до того, как воспользоваться пригласительным, либо выдать разрешение)

Пригласительный сигнал — один лунно-белый мигающий огонь разрешает поезду проследовать светофор с красным огнем (или погасшим) и продолжать движение до следующего светофора (или до предельного столбика при приеме на путь без выходного светофора) со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования — более 15 км/ч, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

Отправление поезда на однопутный перегон или по неправильному пути двухпутного перегона по пригласительному сигналу запрещается.

При приеме или отправлении поезда по пригласительному сигналу предварительно сделать запись в журнале осмотра о снятии пломбы с кнопки пригласительного сигнала или нажатии кнопки счетчика. Управляет действием пригласительного сигнала до тех пор, пока ведущий локомотив прибывающего или отправляющего поезда не проследует соответствующий светофор.

Также осуществить прием или отправление поезда при запрещающем показании светофора можно посредством передачи регистрируемого приказа машинисту поезда по радиосвязи с проставлением соответствующей пометки в журнале движения поездов (например, «РС№1»), заполнения соответствующих бланков (формы ДУ-52 или ДУ-54) с последующей передачей их непосредственно машинисту.

Цитата Приложения №14 к ИДП:

«16. Получив сообщение о нарушении нормальной работы устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, работник подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики обязан определить, требуется ли выключение неисправного устройства из централизации (из зависимости), и сделать запись в журнале осмотра.

Работникам подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики запрещается:

1) приступать к устранению неисправностей устройств железнодорожной автоматики и телемеханики на железнодорожных станциях без разрешения дежурного по железнодорожной станции и без записи в журнале осмотра, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 110 Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утверждаемых настоящим Приказом.

2) по окончании ремонта или устранении неисправности вводить в действие устройства железнодорожной автоматики и телемеханики, работа которых временно прекращалась, без совместной с работником, осуществляющим управление стрелками и светофорами, практической их проверки и не убедившись в исправности устройств железнодорожной автоматики и телемеханики и правильности индикации на аппарате управления.»

Комментарии к п.16 Приложения №14 к ИДП:

По прибытии к работнику, осуществляющему управление стрелками и светофорами, или непосредственно в район расположения неисправных устройств СЦБ электромеханик СЦБ обязан определить, требуется ли выключение неисправного устройства из централизации (из зависимости). Если для производства работ по устранению неисправности требуется выключить устройства СЦБ, то электромеханик СЦБ должен оформить это выключение. Если устранение неисправности производится без выключения устройств СЦБ, то при наличии в Журнале осмотра записи дежурного по станции о неисправности и росписи электромеханика СЦБ о прибытии для устранения неисправности дополнительной записи в графе 3 Журнала осмотра электромеханик СЦБ может не делать.

При расположении устройств СЦБ на значительном расстоянии от помещения дежурного по станции (в том числе на перегоне) запись об устранении неисправности, о включении устройств СЦБ в действие, об окончании работ, а также при необходимости запись о временном выключении этих устройств без сохранения пользования сигналами; может

заменяться регистрируемой в Журнале осмотра телефонограммой, передаваемой электромехаником СЦБ дежурному по станции, с последующей личной подписью электромеханика СЦБ в Журнале осмотра.

Цитата Приложения №14 к ИДП:

«17. Порядок и сроки выключения централизованных стрелок, контрольных стрелочных замков с сохранением пользования сигналами устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

На участках с диспетчерской централизацией выключение стрелок или изолированных участков для устранения неисправностей производится после передачи железнодорожной станции на резервное управление.

Плановые работы, связанные с выключением устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, в соответствии с ежемесячными графиками, утвержденными уполномоченным представителем владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), производятся на основании телеграфного распоряжения указанных руководителей с назначением ответственного работника за обеспечение безопасности движения поездов.

Для оказания помощи работнику, осуществляющему управление стрелками и светофорами, и контроля за его действиями по обеспечению безопасности движения поездов при выключении стрелок с сохранением пользования сигналами, на железнодорожной станции должен присутствовать начальник железнодорожной станции или его заместитель.

При выключении указанных устройств с сохранением пользования сигналами, проверка положения и замыкания выключенного устройства в маршруте должна производиться в порядке, установленном в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции (инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования).

После такой проверки прием или отправление первого поезда производится при запрещающем показании входного, выходного или маршрутного светофора. При этом маршрут приема или отправления поезда разрешается замыкать попутными маневровыми маршрутами в соответствии с подпунктом 2 пункта 15 приложения № 14 к Инструкции. Прием и отправление последующих поездов осуществляется по разрешающим показаниям входного, выходного или маршрутного светофоров.

Запрещается одновременно открывать входной (маршрутный) и выходной светофоры для пропуска поезда по железнодорожной станции, если в

маршрут приема и отправления входит стрелка, выключенная с сохранением пользования сигналами. Открытие выходного светофора для безостановочного пропуска поезда в этом случае должно осуществляться после проследования головой поезда входного (маршрутного) светофора.

При необходимости перевода выключенной стрелки для изменения маршрута или производства регулировочных работ со снятием крепления, перед тем как дать распоряжение о снятии крепления с остряков (остряка) и поворотного (подвижного) сердечника крестовины, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязан произвести на аппарате управления действия, исключающие возможность открытия сигналов по маршрутам, в которые входит данная стрелка. Во время перевода или производства регулировочных работ со снятием крепления движение по стрелке запрещается.

По окончании перевода стрелки или регулировочных работ на ней остряки (остряк) и поворотный (подвижный) сердечник крестовины закрепляются и запираются в требуемом положении в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), о чем ответственный работник докладывает работнику, осуществляющему управление стрелками и светофорами.

Охранные, в том числе спаренные стрелки (съезды) должны быть установлены в положение, исключающее их одновременный перевод, который создает угрозу безопасности движения поездов.

После получения доклада от работника железнодорожной станции (или личного убеждения) в правильном выполнении всех указанных действий, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, приводит кнопки (рукоятки) на пульте (аппарате) управления в соответствие с фактическим положением стрелки и продолжает пропуск поездов по разрешающим показаниям светофоров.»

Комментарии к п.17 Приложения №14 к ИДП:

Плановые работы должны производиться в соответствии с оформлением заявок в АС АПВО (автоматизированная система планирования и контроля выполнения технологических «окон»). В заявке, помимо времени продолжительности самих работ, должно быть определено время: на выключение устройств и систем СЦБ; на производство проверок устройств и систем СЦБ после окончания работ; на включение устройств и систем СЦБ.

Основанием для выключения стрелок с сохранением пользования сигналами является телеграмма-разрешение или приказ, первого заместителя

начальника железной дороги, в котором указывается цель и способ выключения, дата и время начала работ, на какой срок, ответственные лица за производство работ и за обеспечение безопасности движения поездов.

Выключение устройств СЦБ, как правило, производится электромехаником СЦБ (а стрелок ключевой зависимости и электромонтером).

При необходимости выключать устройства могут старшие электромеханики СЦБ, начальники участков производства, а также руководители дистанции СЦБ.

При выключении с сохранением пользования сигналами централизованных стрелок, стрелок, оборудованных стрелочными контрольными замками, сохраняется возможность открытия светофоров по маршрутам, в которые входят выключенные устройства, и при этом обеспечивается контроль положения и замыкания всех стрелок, входящих в маршрут, кроме выключенных. Проверка фактического положения, закрепления и запираения выключенных стрелок производится порядком, установленным в ТРА станции. После такой проверки прием или отправление первого поезда по стрелке, выключенной с сохранением пользования сигналами, производится при запрещающем показании входного, выходного или маршрутного светофора, а последующих - по разрешающим показаниям этих светофоров (при этом на участках с автоматической блокировкой сигнальное показание зеленого огня на таких светофорах должно быть исключено) и со скоростью не более 40 км/ч.

Запрещается при выполнении работ по техническому обслуживанию и ремонту устройств СЦБ, не выключенных установленным порядком, создавать искусственные цепи подпитки приборов с помощью переворачивания реле, установки временных перемычек, или любым другим способом.

Выключение стрелки из централизации с сохранением пользования сигналами производится в следующем порядке.

Электромеханик СЦБ имея разрешение на выключение и согласовав с дежурным по станции время начала работ, делает запись в Журнале осмотра. В этой записи указывается номер стрелки, цель и способ выключения, а также порядок закрепления ее острияков и запираения стрелки (стрелок)

Дежурный по станции на основании записи электромеханика СЦБ устанавливает стрелку с аппарата управления в требуемое положение. Для исключения случайного перевода стрелки, производит ее индивидуальное замыкание с АРМ (блокирует соответствующей управляющей командой) или в централизациях с маршрутным набором для исключения перевода стрелки от нажатия кнопок в это же положение должна быть установлена и стрелочная рукоятка на аппарате управления.

Установив стрелку в требуемое положение с аппарата управления, дежурный по станции дает указание работнику путевого хозяйства о закреплении остяжков стрелки (и подвижного сердечника крестовины) и работнику хозяйства перевозок о запираании ее (и подвижного сердечника крестовины) на закладку и навесной замок.

Закрепив остяжки стрелки, работник путевого хозяйства оформляет запись в Журнале осмотра или передает соответствующую телефонограмму дежурному по станции с последующей личной подписью в журнале.

Получив сообщение от работника хозяйства перевозок о том, что остяжки (и подвижной сердечник крестовины) закреплены и стрелка заперта в требуемом положении, дежурный по станции надевает на стрелочную рукоятку (кнопки) колпачок (колпачки) красного цвета и подписывается под текстом записи электромеханика СЦБ. Получив разрешение электромеханик СЦБ приступает к установке программного или аппаратного макета – устройства, которое позволяет устанавливать маршруты с открытием светофоров при наличии выключенной из централизации стрелки. Порядок установки и снятия макета изложен в Инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при технической эксплуатации устройств и систем СЦБ, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 20 сентября 2011 г. № 2055р и Инструкции о порядке пользования устройствами СЦБ (приложение к ТРА)

Выключение стрелки из горочной централизации для технического обслуживания, ремонта или устранения неисправности производят с сохранением пользования сигналами, а при наличии горочной автоматической централизации - с сохранением автоматического режима работы остальных стрелок.

Закрепление остяжков стрелки в одном из крайних положений с разрешения дежурного по горке производит работник дистанции пути в присутствии работника службы движения, определенного в ТРА станции. Работник дистанции пути должен сделать запись в Журнале осмотра о закреплении остяжков стрелки. Ответственность за надежное закрепление остяжков несет работник дистанции пути, производивший закрепление, а за правильность положения стрелки в заданном (установленном) маршруте - специально выделенный работник станции хозяйства управления движением.

При производстве работ, когда стрелка не может быть переведена с пульта управления, но имеет электрический контроль положения, она выключается из централизации и передается на ручное управление при помощи курбеля с соответствующим снижением скорости роспуска составов. Перед каждым переводом стрелки курбелем, дежурный по горке должен перекрыть горочный сигнал, остановить роспуск и дождаться пока отцепленные вагоны

проследуют данную стрелку, после чего разрешить перевод стрелки курбелем. По окончании перевода и после получения контроля - открыть горочный сигнал и продолжить роспуск.

При производстве работ, когда стрелка не может быть переведена с пульта управления и отсутствует электрический контроль ее положения, она выключается из централизации с сохранением движения по ней в одном из крайних положений. Роспуск составов и маневровые передвижения по стрелке могут производиться после закрепления ее острия в требуемом положении.

Порядок и сроки выключения централизованных стрелок на сортировочных горках устанавливается Инструкцией по обеспечению безопасности роспуска составов и маневровых передвижений на механизированных и автоматизированных сортировочных горках при производстве работ по техническому обслуживанию и ремонту горочных устройств, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 20 апреля 2017 г. № 758р.

Цитата Приложения №14 к ИДП:

«18. При выключении централизованных стрелок, изолированных участков, контрольных замков и устройств без сохранения пользования сигналами, прием и отправление поездов производятся при запрещающем показании входных, маршрутных и выходных светофоров, при этом проверка свободности железнодорожного пути, положения и замыкания каждой стрелки в маршруте производится в порядке, установленном в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции (инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования).

19. В каждом случае выключения стрелки или изолированного участка, работник подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики совместно с работником, осуществляющим управление стрелками и светофорами, по индикации на пульте (аппарате) управления должен проверить, выключено ли именно то устройство, о котором сделана запись в журнале осмотра.

Перед выключением стрелки или изолированного участка, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, или по его указанию оператор поста централизации обязан установить стрелки в требуемое положение и надеть на стрелочные рукоятки (кнопки) выключаемой стрелки или стрелок, входящих в выключаемый изолированный участок, красные колпачки.

Перед выключением, централизованная стрелка, по которой не запрещено движение ввиду производства работ, должна закрепляться и запирается:

1) с сохранением пользования сигналами (без разъединения острияков) –на типовую скобу, закладку и навесной замок;

2) без сохранения пользования сигналами, если острияки отсоединяются от электропривода – на типовую скобу, закладку и навесной замок;

3) без сохранения пользования сигналами, если острияки не отсоединяются от электропривода – на закладку и навесной замок.

Подвижный сердечник крестовины закрепляется специальным устройством и запирается на навесной замок.

При ремонте или неисправности стрелки, когда нарушается механическая связь между острияками (разъединение острияков), ее острияки закрепляются в соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). Прижатый остряк запирается на закладку и навесной замок.

При выключении спаренных стрелок без сохранения пользования сигналами, стрелка, на которой не производятся ремонтные работы, запирается на закладку и навесной замок, а с сохранением пользования сигналами – закрепляется типовой скобой и запирается на закладку и навесной замок.

Ключ (ключи) от запертой стрелки (спаренных стрелок) в течение всего периода выключения должен (должны) храниться у дежурного по железнодорожной станции (работника, выделенного для обслуживания стрелки, или руководителя, ответственного за обеспечение безопасности движения поездов).

Закрепление стрелки производится работником подразделения пути в соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) с записью в журнале осмотра или передачей соответствующей телефонограммы. Ответственным за надежность закрепления острияков стрелки (подвижного сердечника крестовины) является работник подразделения пути. Запирание стрелки на закладку и навесной замок производится работником железнодорожной станции, который отвечает за ее правильное положение в маршруте и надежность запираения навесным замком, согласно указанию работника, осуществляющего управление стрелками и светофорами.

По окончании работ до снятия крепления со стрелки, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, совместно с работником подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики должны проверить и убедиться в соответствии положения стрелки (подвижного

сердечника) положению стрелочной рукоятки (нажатию соответствующей кнопки) и контролю на пульте управления.»

Комментарии к пп. 18, 19 Приложения №14 к ИДП:

Выключение стрелки из централизаций без сохранения пользования сигналами производится в порядке, установленном Инструкцией по обеспечению безопасности движения поездов при технической эксплуатации устройств и систем СЦБ. ЦШ-530-11, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 20 сентября 2011 г. № 2055р.

Цитата Приложения №14 к ИДП:

«20. На железнодорожных станциях, оборудованных системами управления и контроля устройств железнодорожной автоматики и телемеханики на базе аппаратно-программных средств, порядок установки и запираения стрелок в маршруте устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п.20:

Система железнодорожной автоматики и телемеханики – совокупность технических средств, обеспечивающая контроль и управление с установленным уровнем безопасности движения стационарными путевыми и подвижными объектами железнодорожного транспорта.

На каждой железнодорожной станции, где используют системы железнодорожной автоматики и телемеханики, присутствует Инструкция о порядке пользования устройствами СЦБ на железнодорожной станции как приложение к ТРА станции. Инструкция разрабатывается специалистами дистанции СЦБ и является приложением к ТРА станции и содержит общие сведения о системах ЖАТ на станции и прилегающих перегонах, определяет последовательность действий работников как в условиях нормального действия устройств ЖАТ, так и при их неисправностях (в соответствии со стандартом СТО РЖД 19.002-2017. Системы и устройства железнодорожной автоматики и телемеханики. Порядок ввода в эксплуатацию). В данном документе производится описание:

1) применяемых на станции аппаратов управления и контроля (количество и типы пультов, табло или автоматизированных рабочих мест дежурного по станции (далее - АРМ ДСП));

2) перечень всех кнопок или их групп (например, кнопки с зеленой головкой, с литером соответствующего светофора, или кнопки с черной

головкой с наименованием пути), тумблеров, коммутаторов, других средств управления устройствами СЦБ с указанием их обозначения на пульте и полного наименования, конструктивных особенностей (двухпозиционные без фиксации, с фиксацией, со счетчиком, с устройством для пломбирования и т.п.), функций и исходного (нормального) положения для систем с кнопочными панелями управления устройствами СЦБ на станции;

3) описание АРМ ДСП, перечня команд управления с указанием наименования, обозначения и функций для программно-аппаратных (микропроцессорных, релейно-процессорных) систем управления устройствами СЦБ;

4) перечень всех средств визуальной индикации и звуковой сигнализации на табло или мониторе АРМ ДСП (элементов путевого развития, стрелок, светофоров, участков приближения (удаления) и других устройств) с указанием наименования, обозначения, индикации исходного состояния, индикации и сигнализации в процессе нормальной работы и при нарушении нормальной работы контролируемых устройств СЦБ. Для систем электрической централизации, выполненных на базе программно-аппаратных средств, перечни должны оформляться в виде таблиц с цветными иллюстрациями символов графических отображений состояния объектов и расшифровкой этих символов (Подпункт 3.3.1 пункта 3.3 «Методических указаний по составлению Инструкции о порядке пользования устройствами СЦБ на железнодорожной станции», утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 12 сентября 2016 г. № 1864р.

Цитата Приложения №14 к ИДП:

«21. Для производства ремонта устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, не требующего по своему характеру предварительной записи в журнале осмотра, отдельные стрелки или горловины железнодорожных станций, находящихся на диспетчерском управлении, допускается передавать диспетчером поездным на местное управление.»

Комментарии к п.21 Приложения №14 к ИДП:

Перечень основных работ, выполняемых электромехаником СЦБ без записи в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети с разрешения работника, управляющей устройствами железнодорожной автоматики и телемеханики на станции в соответствии с Инструкцией по обеспечению безопасности движения поездов при технической эксплуатации устройств и систем СЦБ ЦШ-530-11, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 20 сентября 2011 г. № 2055р.

Комментарии к приложению № 15 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации «Порядок назначения и передачи предупреждений»

Цитата Приложения №15 к ИДП:

«1. В случаях, когда при следовании поездов необходимо обеспечить особую бдительность локомотивных бригад и предупредить их о производстве работ, на поезда передаются предупреждения.

Предупреждения передаются:

1) при неисправности железнодорожного пути, устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, связи, контактной сети, переездной сигнализации, искусственных сооружений, а также при производстве ремонтных и строительных работ, требующих уменьшения скорости или остановки в пути;

2) при вводе в действие новых видов систем интервального регулирования, изменении схем организации связи, а также при включении новых, перемещении или упразднении существующих светофоров;

3) при неисправности путевых устройств автоматической локомотивной сигнализации;

4) при отправлении поезда с грузами, выходящими за пределы габарита погрузки, когда при следовании этого поезда необходимо снижать скорость или соблюдать особые условия;

5) при работе на двухпутном перегоне специального железнодорожного подвижного состава, требующего ограничение скорости по смежному железнодорожному пути;

6) при постановке в поезд железнодорожного подвижного состава, у которого отсутствует возможность следования со скоростью, установленной для данного участка;

7) при работе съемных подвижных единиц, а также при перевозке на путевых вагончиках тяжелых грузов;

8) в случаях, не перечисленных в подпунктах 1 – 7 настоящего пункта, когда требуется уменьшение скорости или остановка поезда в пути.

Предупреждения подразделяются на:

1) действующие с момента установления до момента отмены, когда у соответствующего руководителя по условиям производства работ отсутствует возможность определения точного срока их окончания;

2) действующие в течение определенного устанавливаемого руководителем работ срока, указываемого в заявке на назначение предупреждения;

3) назначаемые для отдельных поездов с особыми условиями пропуска, при назначении не предусмотренных расписанием остановок.»

Комментарии к п. 1 Приложения №15 к ИДП:

Предупреждение является сообщением локомотивной бригаде о случаях, когда при следовании поезда необходимо обеспечить особую бдительность локомотивной бригады, предупредить ее о производстве работ, о необходимости следования с пониженной скоростью и условия пропуска.

В подпункте 5 под специальным железнодорожным подвижным составом подразумеваются снегоуборочная техника, балластеры, путеукладчики, подъемные краны, щебнеочистительные и другие машины.

Согласно Единому порядку выдачи предупреждений ОАО «РЖД» при различном техническом оснащении инфраструктуры и тягового подвижного состава, утвержденному распоряжением ОАО «РЖД» от 26 октября 2017 г. № 2188р, к подпункту 8 также можно отнести передачу предупреждений:

– при работе на пути, требующей ограждения сигналами остановки (по правилам производства данного вида работ или при работе в особо сложных условиях);

– при работе на пути, не требующей ограждения сигналами остановки и уменьшения скорости, при ухудшении метеорологических условий;

– во всех других случаях, не связанных с проведением работ, когда необходимо предупредить локомотивные бригады об особых условиях следования поезда.

К работам в особо сложных условиях относятся:

– работы с шумным инструментом;

– работы в темное время суток;

– работы при неисправности радиосвязи;

– работы в постоянных местах с особо сложными условиями;

– работы в неблагоприятных метеорологических условиях (сильный ветер, туман, метель, снегопад, ливневый дождь и другие).

Виды предупреждений представлены на рисунке 5.123.

Предупреждения, устанавливаемые до отмены, выдаются на поезда впрямь до получения извещения об отмене.

Предупреждения, устанавливаемые на определенный срок, выдаются на поезда только в течение действия этого срока. Заявки об отмене таких

предупреждений не осуществляются, и передача их на поезда прекращается, если от руководителя работ не будет получено извещение о необходимости продления установленного срока действия предупреждения.

Предупреждения на период для скоростных и высокоскоростных поездов могут выдаваться отдельно от других поездов (например, при производстве работ, прекращаемых на время прохождения скоростных и высокоскоростных поездов).



Рисунок 5.123 – Виды предупреждений

Когда руководитель путевых работ по каким-либо причинам не может закончить в срок указанные в заявке работы, вызвавшие предупреждение, он обязан до окончания этого срока выслать к выставленным переносным сигналам уменьшения скорости (щитов желтого цвета) сигналистов и известить дежурных по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, о продлении действия предупреждения с указанием нового срока окончания работ.

Предупреждения для отдельных поездов выдаются при необходимости соблюдения особых условий их пропуска (например, при наличии в поезде груза или железнодорожного подвижного состава, который не может следовать с установленной скоростью, при назначении не предусмотренных расписанием остановок).

При обкатке пути после выполнения путевых работ разрешается дифференцированная выдача предупреждений на грузовые и пассажирские поезда в зависимости от типа подвижного состава.

Цитата Приложения №15 к ИДП:

«2. Заявки о назначении предупреждений в связи с предстоящим производством плановых работ формируются:

1) дорожными мастерами, начальниками и электромеханиками районов контактной сети, старшими электромеханиками, начальниками участков и диспетчерами подразделений железнодорожной автоматики и телемеханики, связи – на время производства работ, но не более чем на 12 ч;

2) начальниками подразделений железнодорожного пути, железнодорожной автоматики и телемеханики, связи, электроснабжения и связи или их заместителями – на срок до 5 суток;

3) уполномоченными представителями владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) – на срок до 10 суток.

Не предусмотренные графиком движения поездов предупреждения на более длительные сроки устанавливаются владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования), при этом владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) определяет работников, которым предоставлены права отмены предупреждения после выполнения необходимых работ и восстановления нормальной скорости. Предупреждения, выдаваемые владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования), должны оформляться в суточный срок со дня подачи заявки.

При обнаружении во время проверки железнодорожного пути мобильными средствами диагностики мест, угрожающих безопасности движения поездов, заявки о назначении предупреждений допускается формировать руководителю мобильного средства диагностики или его заместителю.

Дорожные мастера, начальники и электромеханики районов контактной сети, подразделений железнодорожной автоматики и телемеханики, связи подают заявки о формировании предупреждений в следующих случаях:

1) при работе съемных подвижных единиц;

2) при перевозке на путевых вагончиках тяжелых грузов;

3) когда на двухпутных и многопутных перегонах производится выгрузка материалов на междупутье, или, когда через железнодорожный путь, по которому идут поезда, производится погрузка или выгрузка грузов с поезда, стоящего на соседнем железнодорожном пути.

Заявки о назначении предупреждений в связи с предстоящим производством плановых работ, руководить которыми разрешается бригадиру подразделения пути, формируются дорожными мастерами. Перечень таких работ устанавливается локальным нормативным актом владельца

инфраструктуры (владельцам железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 2 Приложения №15 к ИДП:

В Технологической инструкции по организации работы по выдаче и отмене предупреждений на инфраструктуре ОАО «РЖД» при использовании Типовой автоматизированной системы выдачи и отмены предупреждений (АСУВОП-2), утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 26 октября 2017 г. № 2188р, применяются следующие определения:

– заявка на выдачу предупреждения – исходное сообщение о выдаче предупреждения, удовлетворяющая установленным требованиям. Заявка приобретает статус предупреждения после ввода в автоматизированную систему и подписания уполномоченным работником в соответствии с установленным порядком.

– плановое предупреждение – предупреждение, которое вводится в автоматизированную систему (подается) не позже, чем за 12 часов до начала действия.

Под плановыми работами понимаются работы, не связанные с устранением непредвиденных обстоятельств, угрожающих безопасности движения поездов.

Время начала плановых работ, требующих выдачи предупреждений назначается из расчета, что соответствующие предупреждения должны быть выданы в срок, установленный для плановых предупреждений.

Дежурный по железнодорожной станции, ограничивающей перегон, на котором установлено предупреждение, перед наступлением срока его действия через диспетчера поездного уточняет, выдано ли оно локомотивным бригадам поездов, находящихся на подходе.

Поезда, на которые предупреждение не выдано, должны быть остановлены для его вручения или же о наличии предупреждения должно быть сообщено локомотивной бригаде по радиосвязи.

В связи с предстоящим производством путевых работ, руководитель работ обязан направить заявку о выдаче предупреждений. Заявка выдается на все виды путевых работ.

Кроме производства путевых работ, дорожные мастера обязаны выдавать заявки о выдаче предупреждений также:

– при работе бригад в условиях плохой видимости с инструментом (электрическим, пневматическим и другим), ухудшающим слышимость;

– перед началом производства работ в темное время суток, во время тумана, метели.

Под мобильными средствами диагностики подразумеваются путеизмерительные, дефектоскопные вагоны, вагоны-лаборатории контактной сети.

Цитата Приложения №15 к ИДП:

«3. Порядок приема, передачи заявок и предупреждений, а также способов подтверждения принятия заявок устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельцам железнодорожных путей необщего пользования).

Заявки о назначении и отмене предупреждений должны подаваться таким образом, чтобы дежурным по железнодорожной станции назначения предупреждений была получена не позже чем за 3 ч до начала действия предупреждения, а на направлениях, где поезда следуют без остановки более 3 ч – не позже времени, устанавливаемого локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 3 Приложения №15 к ИДП:

В зависимости от технического оснащения участка и направлений следования поездов и от наличия дежурного по железнодорожной станции на рабочем месте, подача и прием заявок, назначение предупреждений устанавливаются приказом начальника железной дороги в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 9 июня 2012 г. № 1158р.

При установленном порядке формирования бланков предупреждений с участием дежурного по станции (парку) бланки предупреждений формируются заблаговременно (кроме номера поезда) и подписываются дежурным по железнодорожной станции (парку).

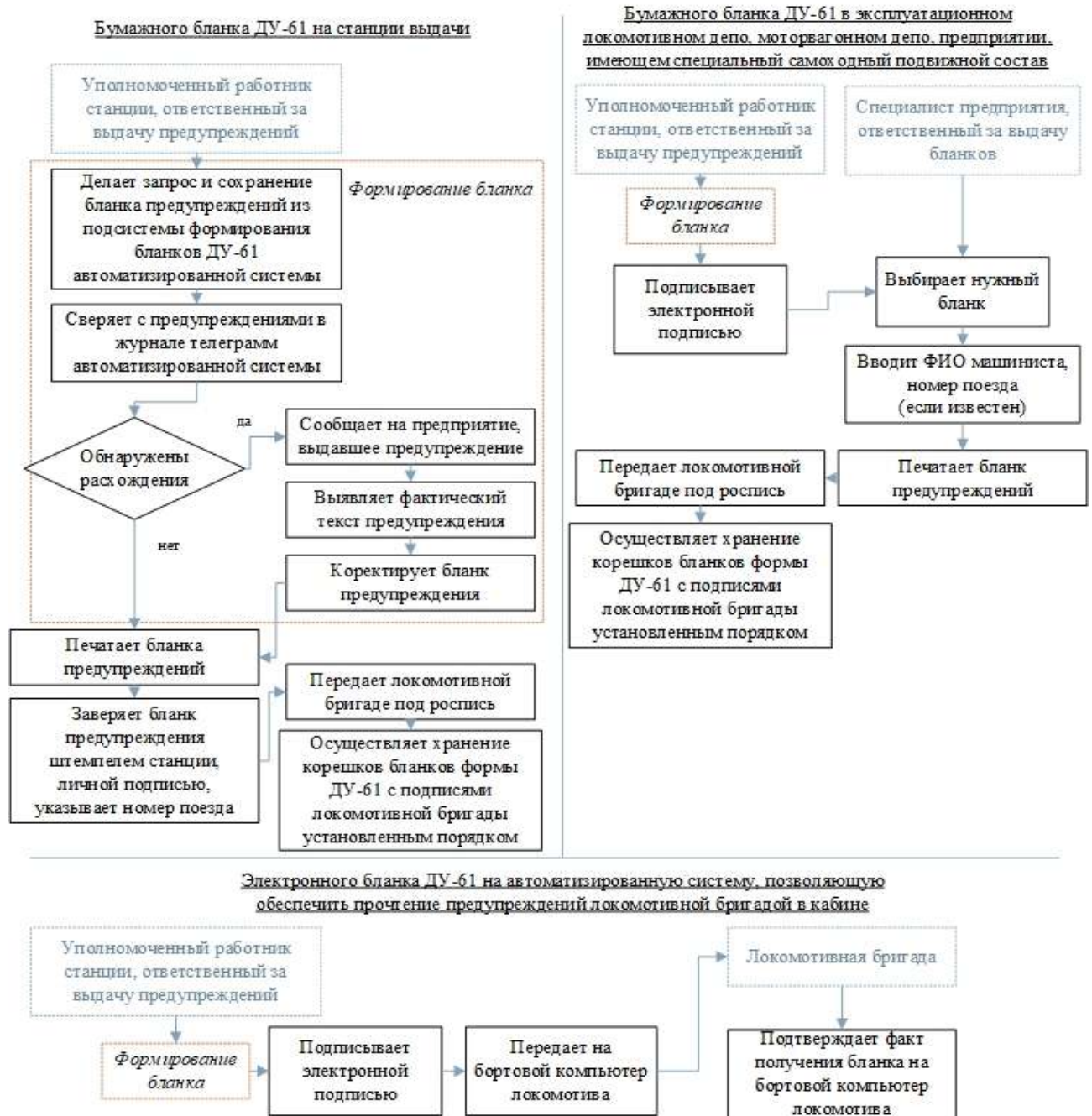
При установленном порядке формирования бланков предупреждений без участия дежурного по железнодорожной станции (парку) номер поезда или иной идентификатор получателя бланка вводится в автоматизированную систему или подставляется автоматически при запрашивании и печати бланка дежурным по депо или другим работником, уполномоченным выдавать бланки предупреждений локомотивным бригадам.

При работе в автоматизированной системе выдачи и отмены предупреждений об ограничении скорости движения поездов все введенные заявки отображаются в журнале заявок на выдачу предупреждений АРМ ЛП. Порядок передачи ДУ-61 при работе в автоматизированной системе представлен на рисунке 5.124.

Заявки на плановые предупреждения должны быть подписаны электронной подписью руководителем предприятия или иным ответственным

работником в соответствии с установленным порядком. Только после подписания заявка приобретает статус предупреждения и включается в бланк ДУ-61.

Порядок передачи ДУ-61 при работе в автоматизированной системе



Информация о загрузке предупреждений на бортовой компьютер локомотива передается в автоматизированную систему и доступна для просмотра уполномоченному работнику станции, ответственному за выдачу предупреждений, подписавшему бланк, и другим пользователям автоматизированной системы с правами на просмотр данной информации

Рисунок 5.124 – Порядок передачи ДУ-61 при работе в автоматизированной системе

Все предупреждения отображаются в журнале действующих предупреждений.

Корректировка выданных предупреждений не допускается. При необходимости внесения изменений в ранее выданное предупреждение, это предупреждение отменяется и вместо него выдается новое.

Цитата Приложения №15 к ИДП:

«4. Руководителю работ запрещается приступать к работам, а ответственному за безопасное проведение работ – давать разрешение о начале работ, не убедившись через уполномоченных работников, что на поезда переданы предупреждения. Перечень уполномоченных работников определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 4 Приложения №15 к ИДП:

Запрещается приступать к путевым работам, требующим закрытия пути перегона, до получения руководителем работ приказа диспетчера поездного о состоявшемся закрытии перегона или пути, а на электрифицированных участках до получения руководителем работ письменного разрешения от представителя дистанции электроснабжения о снятии напряжения в контактной сети и установки заземляющих штанг, и до ограждения места работ сигналами.

Информацию о выдаче поездам непредвиденных предупреждений необходимо получать только от диспетчера поездного или дежурного по железнодорожной станции.

Если до начала плановой работы, не требующей выдачи предупреждения при нормальных условиях, условия ухудшились до уровня особо сложных, необходимо своевременно выдать предупреждение об особой бдительности и частой подаче оповестительных сигналов. Если условия ухудшились после начала работ, руководитель должен прекратить работы. Для продолжения работы в особо сложных условиях необходимо выдать непредвиденное предупреждение.

Цитата Приложения №15 к ИДП:

«5. В заявках о назначении предупреждений должны указываться:

- 1) точное обозначение места действия предупреждения (перегон или железнодорожная станция, номер железнодорожного пути, стрелки, километры и пикеты действия предупреждения);
- 2) меры предосторожности при движении поездов;
- 3) начало и срок действия предупреждения;

4) причины назначения предупреждения.»

Комментарии к п. 5 Приложения №15 к ИДП:

Согласно Единому порядку выдачи предупреждений ОАО «РЖД» при различном техническом оснащении инфраструктуры и тягового подвижного состава, утвержденному распоряжением ОАО «РЖД» от 26 октября 2017 г. № 2188р, в заявках о назначении предупреждений также должны указываться:

– категории поездов, для которых выдается предупреждение (при назначении предупреждений в автоматизированной системе выбирают из трех категорий: обычные (пассажирские, грузовые, электропоезда (пригородные)), скоростные, в том числе скоростные электропоезда «Ласточки», высокоскоростные);

– должности и фамилии работника, выдавшего предупреждение, работника, подписавшего предупреждение.

Каждая заявка на выдачу или отмену предупреждения в автоматизированную систему вводится отдельно.

В случае необходимости дополнительно указываются: номер поезда (если предупреждение выдано только для этого поезда), номер диспетчерского приказа, номер приказа ДИ на продление действия предупреждения свыше 10 суток, предприятие-производитель работ, номер соседнего пути, тип техники, работающей по соседнему пути, работник, которому поручено выдать отмену предупреждения.

При подаче заявок на выдачу предупреждений выбор применяемой формы зависит от вида путевых работ, выполняемых с закрытием перегона (пути, стрелочного перевода) или в интервалах между поездами и соответствующих скоростей пропуска поездов.

Предупреждения составляются по формам в зависимости от конкретной ситуации.

Форма заявки, согласно приложению № 8 к Инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 14 декабря 2016 г. № 2540р, может содержать следующие предписания:

- «остановиться у красного сигнала, а при его отсутствии следовать со скоростью не более ___ км/ч»;

- «остановиться у красного сигнала, а при его отсутствии следовать с установленной скоростью»;

- «скорость не более ___ км/ч для грузовых и ___ км/ч для пассажирских»;

- «работает путевой вагончик (дефектоскоп и др.), обеспечить особую бдительность и более частую подачу оповестительных сигналов»;
- «работает струг, подавайте оповестительные сигналы»;
- при работе путевых машин с нарушением габарита поездам, следующим по соседнему пути, выдаются предупреждения «остановиться у красного сигнала, а при его отсутствии следовать со скоростью не более ___ км/ч»;
- «обеспечить особую бдительность и более частую подачу оповестительных сигналов».

Цитата Приложения №15 к ИДП:

«6. Для выполнения непредвиденных работ по устранению обнаруженных неисправностей железнодорожного пути, контактной сети, устройств и сооружений, угрожающих безопасности движения поездов, и требующих ограждения сигналами остановки или сигналами уменьшения скорости, сигналом «опустить токоприемник» заявки на формирование предупреждений подаются дорожным мастером (при его отсутствии – бригадиром дистанции пути), начальниками, старшими электромеханиками, электромеханиками районов контактной сети и районов электроснабжения, энергодиспетчерами дистанций электроснабжения, диспетчерами дистанций сигнализации, централизации и блокировки (дистанций железнодорожной автоматики и телемеханики, связи) по заявке руководителей и специалистов дистанции сигнализации, централизации и блокировки (дистанции железнодорожной автоматики и телемеханики, связи), дежурным производственного участка мониторинга и диагностики сети связи регионального центра связи, сменным инженером отдела технического управления сети связи дирекции связи с последующим сообщением об этом начальнику соответствующего подразделения железнодорожного транспорта.

7. При возникновении непредвиденных обстоятельств, угрожающих безопасности движения поездов, заявка о формировании предупреждений передается дежурным смежных железнодорожных станций, ограничивающим перегон (или дежурному по одной из этих железнодорожных станций).

Дежурные по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, на основании полученной заявки или сообщения дежурного смежной железнодорожной станции обязаны немедленно передать локомотивным бригадам, находящимся в движении на перегоне в направлении опасного места, по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи(или через автоматизированную систему) километр (пикет) и меры

предосторожности при его проследовании, убедиться в получении и доложить об этом диспетчеру поезвному.

При наличии поезда этого направления на приближении к железнодорожной станции или на железнодорожной станции, в случае невозможности передать предупреждение по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи (или через автоматизированную систему) – остановить его у выходного (маршрутного) светофора для передачи письменного предупреждения.

Диспетчер поезвной, получив сообщение от дежурного по железнодорожной станции, передает дежурным железнодорожных станций, ограничивающим перегон, дежурным по железнодорожным станциям передачи предупреждений указания о порядке передачи предупреждений на поезда.

В случае перерыва действия всех средств связи, дежурный по железнодорожной станции, ограничивающей перегон, обязан передавать предупреждения на все поезда, отправляемые в направлении опасного места, до восстановления работы установленных средств связи, а в дальнейшем действовать в соответствии с указаниями диспетчера поездного.

На участках с диспетчерской централизацией заявки о назначении непредвиденных предупреждений должны передаваться диспетчеру поезвному, который принимает меры, обеспечивающие передачу предупреждений на поезда.

На участках, устанавливаемых локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), допускается передача на поезда, находящиеся в движении, сообщений о непредвиденно возникших предупреждениях по устройствам технологической железнодорожной электросвязи или через автоматизированную систему, без остановки поезда. При невозможности использования автоматизированной системы такие сообщения должны передаваться дежурным по железнодорожной станции, а на участках с диспетчерской централизацией – диспетчером поездным при подходе поезда к железнодорожной станции, ограничивающей перегон, до открытия выходного сигнала, с регистрацией сообщения в журнале движения поездов или в журнале диспетчерских распоряжений.

Работы по устранению непредвиденных, угрожающих движению поездов неисправностей, перечисленных в пункте 1 настоящего Порядка, а также связанные с этим передвижения специального самоходного подвижного состава и съёмных единиц должны осуществляться немедленно при обнаружении неисправности после соответствующего ограждения места работы. Заявки и назначения предупреждения оформляются в соответствии с локальным

нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к пп. 6, 7 Приложения №15 к ИДП:

Непредвиденные предупреждения передаются инициатором предупреждения дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, или диспетчеру поезвному, лично или по имеющимся средствам связи.

Заявку на выдачу непредвиденного предупреждения в автоматизированной системе подписывает руководитель обслуживающего подразделения, или его заместитель, или уполномоченный на это работник в соответствии с установленным порядком.

При обнаружении во время проверки пути путеизмерительным или дефектоскопным вагонами, диагностическими комплексами, путеизмерительными и дефектоскопными мотрисами, мест, угрожающих безопасности движения, заявки на выдачу предупреждений выдаются начальниками этих вагонов, комплексов, автомотрис или их заместителями.

В случаях, когда с места дать эту заявку не представляется возможным, то для принятия мер по обеспечению безопасности движения (ограждения опасного места, организации работ по устранению отступлений) на обнаруженном месте, угрожающем безопасности движения, остается работник дистанции пути, сопровождающий соответствующие диагностические комплексы, путеизмерительные или дефектоскопные вагоны, путеизмерительные или дефектоскопные мотрис, а заявка на выдачу предупреждения или закрытие движения дается на станцию, ограничивающую перегон.

Автоматизация процесса сбора и обработки информации по предупреждениям позволяет получить данные обо всех предупреждениях на железных дорогах ОАО «РЖД» с их детализацией по месту действия, объектам, причинам, характеру, хозяйствам, их выдавшим.

Заявки и назначения предупреждения оформляются приказом начальника железной дороги в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 9 июня 2012 г. № 1158р.

Цитата Приложения №15 к ИДП:

«8. Порядок регистрации заявок на назначение и передачу предупреждений на поезда устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

При отсутствии автоматизированной системы нумерация предупреждений ведется ежемесячно с первого номера, начиная с нуля часов каждого первого числа месяца. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом определяет порядок учета предупреждений и места их передачи.»

Комментарии к п. 8 Приложения №15 к ИДП:

Информация о выдаче и отмене предупреждений по предприятию фиксируется в Журналах регистрации предупреждений? формы ДУ-60 и регистрации предупреждений об ограничении скорости движения поездов формы ПУ-84.

В начале каждого месяца все действующие на этот момент предупреждения переносятся в новую книгу формы ДУ-60.

При установленном на станции порядке ведения книги формы ДУ-60 (таблица 5.14) в электронном виде, страницы книги не распечатываются, а подписываются ответственным работником пункта выдачи электронной подписью и хранятся в системе.

Таблица 5.14

Форма книги ДУ-60

№	Время получения заявки о предупреждении, № заявки и кем подписана	Начало действия		Конец действия		Километр или место действия предупреждения	Характер, причина предупреждения	Время оконч. действ. до отм		Время получения уведомления об отмене, его №
		числ о меся ц	часы, минут ы	числ о меся ц	часы, минут ы			числ о меся ц	часы, минут ы	
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10

Графы книги заполняются следующим порядком.

В графе 1 записывается порядковый номер начиная с нуля часов каждого первого числа месяца; в графе 2 указывается номер предупреждения и время его получения (число, месяц, часы и минуты), должность и фамилия лица, подписавшего предупреждение; в графах 3 и 4 проставляется время (число, месяц, часы и минуты) начала действия предупреждения. В графе 5, если предупреждение устанавливается на срок, проставляется время (число, месяц, если отличаются от графы 3, часы и минуты) конца действия предупреждения. Если предупреждение установлено до отмены, пишутся слова «до отм»; в графе 6 указывается место действия предупреждения, а в графе 7 излагается характер предупреждения. В графах 8 и 9 указывается фактическое

время окончания действия предупреждения в случаях, когда оно выдавалось до отмены, а в графе 10 – время (число, месяц, часы и минуты) получения уведомления и его номер об отмене действия предупреждения.

Заявки на выдачу и отмену предупреждений должны быть автоматически сформированы в автоматизированной системе и переданы на телеграф.

После поступления сообщения о необходимости выдать или отменить предупреждение дежурные работники соответствующих подразделений, ответственные за оформление заявок, оформляют в АРМ заявки на выдачу или отмену предупреждения.

Все предупреждения, передаваемые локомотивным бригадам на бумажных носителях или в электронном виде через устройства технологической железнодорожной электросвязи, вводятся в автоматизированную систему.

При установленном порядке выдачи предупреждений без использования телеграмм передачу предупреждений по назначению осуществляет автоматизированная система. В этом случае подтверждением о принятии заявки к исполнению является перевод автоматизированной системой заявки в статус предупреждения.

Заявка на выдачу и отмену предупреждения, подписанная ответственным работником посредством электронной подписи, получает статус предупреждения (предупреждения с установленным временем окончания действия), которому присваивается индивидуальный номер. Нумерация предупреждений ведется ежемесячно с первого номера, начиная с нуля часов каждого первого числа месяца, общая в пределах дороги или отдельно по каждому предприятию в соответствии с порядком, установленным распоряжением начальника железной дороги.

На станциях, где дежурный по железнодорожной станции (парку) не участвует в формировании бланков предупреждений, книга предупреждений не ведется. Учет предупреждений, выданных через автоматизированную систему, осуществляется в автоматизированной системе. Непредвиденные предупреждения, полученные не через автоматизированную систему и передаваемые на поезда в установленном порядке, регистрируются в журнале движения поездов или в журнале диспетчерских распоряжений.

В ТРА станции указываются работники ответственные за ведение журналов и выдачу бланков. Места передачи/выдачи предупреждений устанавливаются приказом начальника железной дороги в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 9 июня 2012 г. № 1158р.

Допускается автоматизированное ведение книги предупреждений.

Цитата Приложения №15 к ИДП:

«9. Допускается передача предупреждений локомотивной бригаде по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, через автоматизированную систему или на бумажных носителях.

В зависимости от вида автоматизированной системы владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) устанавливает один из следующих способов передачи предупреждений на поезда:

1) с участием уполномоченных работников в формировании бланков предупреждений с подписанием бланка подписью и передачей бланка лично локомотивной бригаде;

2) с участием уполномоченных работников в формировании бланков предупреждений с подписанием бланка электронной подписью уполномоченных работников и передачей бланка локомотивной бригаде в удаленном пункте передачи уполномоченным работником;

3) с участием уполномоченных работников в формировании бланков предупреждений с подписанием бланка электронной подписью уполномоченных работников и передачей автоматизированной системой подписанного электронного бланка предупреждений локомотивной бригаде на локомотив через автоматизированную систему;

4) с автоматическим формированием бланка предупреждений с оформлением электронной подписи, создаваемой автоматизированной системой, с передачей бланка локомотивной бригаде в удаленном пункте передачи уполномоченным работником, без подписи дежурного по железнодорожной станции (парка);

5) с автоматическим формированием бланка предупреждений с оформлением электронной подписи, создаваемой автоматизированной системой, с передачей электронного бланка предупреждений локомотивной бригаде через автоматизированную систему без подписи уполномоченного работника.

В случае отсутствия технической возможности применения автоматизированных систем на железнодорожной станции передача заявки о предупреждениях в адрес данной железнодорожной станции производится с использованием телеграмм или видов железнодорожной связи, установленных локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 9 Приложения №15 к ИДП:

В ОАО «РЖД» действует Единый порядок выдачи предупреждений ОАО «РЖД» при различном техническом оснащении инфраструктуры и тягового подвижного состава, утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 26 октября 2017 г. № 2188р, в котором отражены актуальные способы передачи предупреждений на поезда (рисунок 5.125).

Способы передачи предупреждений на поезда

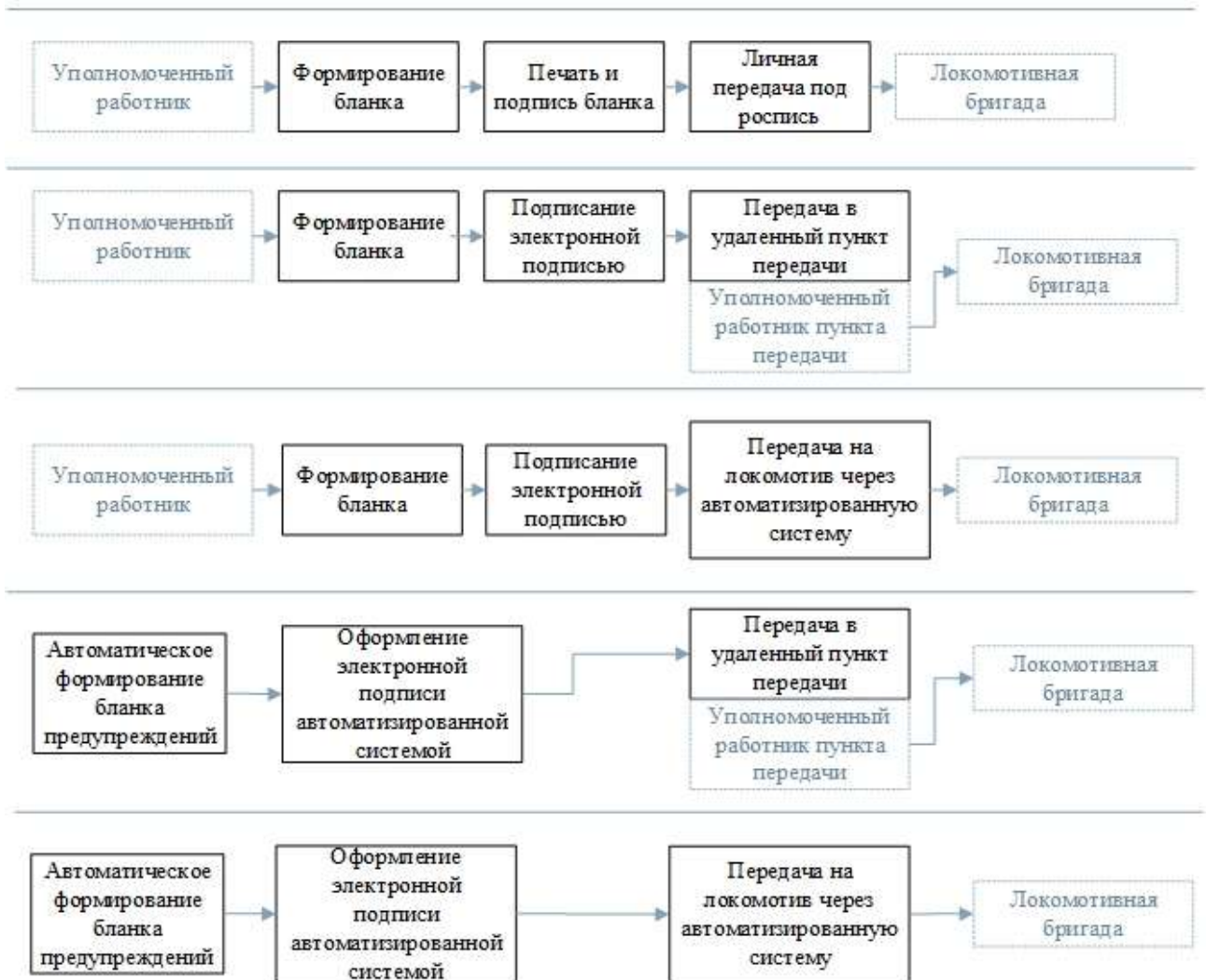


Рисунок 5.125 – Способы передачи предупреждений на поезда

В 5 строчке рисунка 5.125 электронный бланк предупреждения должен поступить на бортовой компьютер локомотива до начала поездки локомотивной бригады. При его отсутствии отправление запрещается до передачи локомотивной бригаде бумажного бланка предупреждений формы ДУ-61. За бумажным бланком локомотивная бригада обращается к ответственному за выдачу бумажного бланка. Ответственные работники и места выдачи бумажного бланка устанавливаются приказом начальника

железной дороги в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 9 июня 2012 г. № 1158р и указываются в ТРА станции.

Цитата Приложения №15 к ИДП:

«10. Передача предупреждений на поезд производится на отдельных пунктах. Отправлять поезда без передачи действующих предупреждений запрещено.

Перечень отдельных пунктов передачи предупреждений на поезда устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). Руководители работ (ответственные за безопасное проведение работ) участка размещения данных отдельных пунктов и смежных участков, расположенных на соседних дорогах, должны адресовать заявки о формировании предупреждений на эти отдельные пункты.»

Комментарии к п. 10 Приложения №15 к ИДП:

Выдача бланков предупреждений производится в пунктах выдачи предупреждений. Для пригородных поездов выдача бланков предупреждений может производиться в пунктах начального отправления этих поездов.

Перечень железнодорожных станций выдачи предупреждений устанавливается начальником железной дороги.

Начальниками приграничных железных дорог также устанавливаются перечни пунктов до ввода для обработки телеграмм, полученных с железных дорог соседних государств, и пунктов, обеспечивающих выдачу предупреждений, поступивших во время движения поезда, перед пересечением границы.

При необходимости адресовать предупреждения на станции соседних государств, на которых осуществляется выдача предупреждений с использованием телеграмм, или на станции, на которых отсутствует техническая возможность применения автоматизированных систем, в обслуживающем подразделении, выдающем предупреждения, устанавливается порядок, обеспечивающий отправку телеграмм об установлении предупреждений в адрес указанных станций. В указанных случаях подтверждением о принятии к исполнению заявки, адресуемой на данную станцию, является копия телеграммы с указанием времени приема и распиской работника телеграфа о принятии телеграммы для передачи в установленные адреса, либо перевод автоматизированной системой заявки в статус предупреждения.

Цитата Приложения №15 к ИДП:

«11. Предупреждения об особых условиях следования отдельных поездов передаются на железнодорожных станциях формирования поездов или железнодорожных станциях прицепки к поездам железнодорожного подвижного состава, у которого отсутствует возможность следования с установленной скоростью. Порядок передачи таких предупреждений на железнодорожных станциях смены локомотивов и локомотивных бригад, исключающий возможность отправления на участок без предупреждения поездов, в которых находится железнодорожный подвижной состав или груз, вызывающий необходимость соблюдения особых условий следования, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 11 Приложения №15 к ИДП:

При автоматическом формировании бланков предупреждений без участия дежурного по железнодорожной станции (парка), либо при формировании бланка предупреждений с участием дежурного по железнодорожной станции (парка) и при использовании электронной подписи, бланки предупреждений могут печататься из автоматизированной системы и вручаться локомотивной бригаде уполномоченными работниками в эксплуатационных локомотивных и мотор-вагонных депо, в подразделениях, имеющих специальный самоходный подвижной состав, пунктах оборота локомотивов, пунктах смены локомотивных бригад, пунктах явки локомотивных бригад на станциях отправления как указано на рисунке в комментариях к пункту 3 Приложения №15 к ИДП.

При получении сообщения об особых условиях следования отдельного поезда уполномоченный работник пункта выдачи должен своевременно проинформировать дежурного по станции, который в свою очередь должен проинформировать диспетчера поездного.

Указанный порядок передачи предупреждений на железнодорожных станциях смены локомотивов и локомотивных бригад должен быть установлен приказом начальника железной дороги в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 9 июня 2012 г. № 1158р.

Цитата Приложения №15 к ИДП:

«12. При отсутствии автоматизированной системы в пунктах передачи предупреждения формируются на бланке ДУ-61, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 27 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам технической

эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных настоящим Приказом, или печатаются на бумаге и вручаются локомотивной бригаде в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

При оборудовании локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава и специального самоходного подвижного состава автоматизированной системой, которая обеспечивает прочтение предупреждений локомотивной бригадой в кабине, локомотивная бригада до отправления поезда через автоматизированную систему дает подтверждение о получении предупреждений. В случае невозможности получения предупреждений и подтверждения о получении через автоматизированную систему локомотивной бригаде вручается бланк предупреждений на бумажном носителе.

При получении локомотивной бригадой предупреждений через автоматизированную систему или при получении бланка предупреждений через рабочее место с автоматизированным подтверждением получения бланка локомотивной бригадой, ручная расписка о получении бланка не требуется.»

Комментарии к п. 12 Приложения №15 к ИДП:

В пунктах выдачи предупреждения формируются на бланке формы ДУ-61 или печатаются на бумаге без желтой полосы и вручаются локомотивной бригаде под расписку лично дежурным по железнодорожной станции (парку) или другим работником по его поручению. Бланки предупреждений, подписанные электронной подписью дежурного по железнодорожной станции (парку), могут быть распечатаны и вручены локомотивной бригаде под расписку уполномоченным работником удаленного пункта выдачи.

При установленном порядке автоматического формирования бланка предупреждений на поезда без участия дежурного по железнодорожной станции (парку), уполномоченный работник пункта выдачи предупреждений распечатывает и вручает локомотивной бригаде бланк предупреждений из автоматизированной системы без подписи дежурного по станции (парку).

Если бланк печатается на персональном компьютере, желтая полоса на нем не наносится.

Корешок предупреждения				
предупреждение на поезд № _____ получил « ____ « _____ 20__ г. машинист, помощник машиниста, водитель специального самоходного подвижного состава _____				
подпись фамилия, имя, отчество (при наличии)				
Линия отреза				
Железнодорожная станция _____ (штампель)				
« ____ « _____ 20__ г.				
Предупреждение на поезд № _____				
Место действия предупреждения (км, пикет, железнодорожная станция)	Время действия предупреждения	Скорость не более (км/ч)	Остановиться у красного сигнала, а при его отсутствии следовать со скоростью не более (км/ч)	Другие особые условия следования поезда
1	2	3	4	5
21	8-14		30	
78	до отм.	25		
Калистово				Остановка посад/выс
146-148	8-16			Груж. вагончик
195	10-12		уст	
201	8-14	15		
Уполномоченный работник (должность) _____				

Рисунок 5.126 – Форма бланка ДУ-61

В графе 1 в последовательном порядке по ходу движения поезда записываются места действия предупреждения: перегон (путь, километры, пикеты) или станция (путь, объект).

В графе 2 отмечается время действия предупреждения. Если действие предупреждения ограничивается определенным сроком, то в соответствующей строке проставляется период действия (часы), например, 8-14, что указывает о действии предупреждения в период с 8 до 14 ч. Для предупреждений, установленных до отмены, в данной графе должно быть записано «до отм.» (до отмены).

В графе 3 записывается устанавливаемая предупреждением скорость следования поездов.

В графе 4 для предупреждений, предусматривающих установку красных сигналов, проставляются отметки о порядке следования поезда в случаях, когда красного сигнала не будет. Если при отсутствии красного сигнала поезду разрешается следовать с установленной скоростью, то отметка делается словом «уст.» (установленная). Если при отсутствии красного сигнала поезд должен следовать с уменьшенной скоростью, то проставляется величина этой скорости, например «30».

В графе 5 отмечаются другие особые условия следования поезда по участку. Для предупреждений с ограничением скорости и остановкой у красного не пишется ничего или причина выдачи предупреждения в случаях, установленных владельцем инфраструктуры. Для предупреждений, требующих бдительной езды, если работают люди, подразумевается частая подача оповестительных сигналов, пишется только краткая причина для машиниста. В остальных случаях пишутся меры предосторожности (характер действий машиниста) и причина, если это установлено владельцем инфраструктуры.

Цитата Приложения №15 к ИДП:

«13. Номер отправляемого поезда проставляется на бланке ДУ-61 перед передачей локомотивной бригаде.

При следовании поезда двойной тягой предупреждение передается локомотивной бригаде ведущего локомотива, который ставит в известность локомотивную бригаду второго локомотива о наличии предупреждения. При следовании поезда с подталкивающим локомотивом предупреждения передаются также локомотивной бригаде подталкивающего локомотива.

Порядок передачи предупреждений на пригородные, вывозные и передаточные поезда, а также на подталкивающие локомотивы устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

При этом предупреждения можно передавать не на каждый поезд, а на определенный период (между сменами бригад).»

Комментарии к п. 13 Приложения №15 к ИДП:

Номер первого поезда, которому выдан бланк предупреждений, уполномоченный работник пункта выдачи обязан сообщить диспетчеру поезднему, который в свою очередь делает об этом отметку на графике исполненного движения. При наличии соответствующей автоматизированной системы, номер поезда может передаваться диспетчеру поезднему автоматически.

Порядок передачи предупреждений на пригородные, вывозные и передаточные поезда, а также на подталкивающие локомотивы должен быть установлен приказом начальника железной дороги в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 9 июня 2012 г. №1158р.

Водитель машины на комбинированном ходу не имеет права заезжать на железнодорожный путь, не получив бланк предупреждения формы ДУ-61.

Цитата Приложения №15 к ИДП:

«14. При отправлении поезда по неправильному железнодорожному пути на двухпутных перегонах и на многопутных перегонах порядок передачи предупреждений при отправлении поездов по железнодорожному пути устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 14 Приложения №15 к ИДП:

Порядок передачи предупреждений при отправлении поездов по железнодорожному пути в указанных случаях устанавливается приказом начальника железной дороги с распоряжением ОАО «РЖД» от 9 июня 2012 г. №1158р.

При следовании поездов по неправильному направлению движения по месту работ, предупреждения должны выдаваться заблаговременно как на поезда, следующие по тому пути, на котором производятся работы, так и на поезда, следующие по смежному пути.

При отправлении поезда по неправильному железнодорожному пути на двухпутных перегонах дежурный по станции через диспетчера поездного обязан проверить, не действуют ли на этом железнодорожном пути предупреждения и если действуют, то вручить бланк предупреждений локомотивной бригаде отправляемого поезда или передать предупреждения по радиосвязи (кроме поездов, на которых предупреждения принимаются через автоматизированную систему, которая обеспечивает прочтение предупреждений локомотивной бригадой в кабине).

Аналогично на многопутных перегонах, в случае отправления поезда по пути, предупреждения по которому не отражены в бланке формы ДУ-61, имеющемся у локомотивной бригады, дежурный по железнодорожной станции при необходимости вручает бланк предупреждений по данному пути или передает предупреждения по радиосвязи.

Цитата Приложения №15 к ИДП:

«15. Предупреждения, назначаемые до отмены, передаются на поезда до получения извещения об отмене. Предупреждения, назначаемые

на определенный срок, передаются на поезда только в течение этого срока. Заявки об отмене таких предупреждений не подаются, и передача их на поезда прекращается, если от руководителя работ не будет получено извещение о необходимости продлить срок действия предупреждения.

Когда у руководителя работ отсутствует возможность завершить работы, вызвавшие предупреждение в срок, указанный в заявке, он обязан известить дежурных железнодорожных станций, ограничивающих перегон, или диспетчера поездного (на участках с диспетчерской централизацией) о продлении действия предупреждения, указав новый срок окончания работ. До окончания срока, указанного в заявке, выслать к выставленным переносным сигналам уменьшения скорости (квадратным щитам желтого цвета) сигналистов.

Дежурный по железнодорожной станции, получивший такое сообщение, обязан действовать в соответствии с пунктом 7 настоящего Порядка.»

Комментарии к п. 15 Приложения №15 к ИДП:

Заявка на отмену – исходное сообщение об отмене.

Заявка, в случае формирования в автоматизированной системе, приобретает статус отмены после ввода в автоматизированную систему и подписания уполномоченным работником.

Заявка на отмену предупреждения формируется на основе действующего предупреждения с указанием даты, времени отмены, должности и ФИО ответственного работника, подписывающего отмену предупреждения.

Цитата Приложения №15 к ИДП:

«16. Предупреждение, установленное до отмены, отменяется только работником, которым оно установлено, или его руководителем.

Должностным лицам, назначающим предупреждение, допускается поручать подчиненным им руководителям подразделений произвести отмену назначенных предупреждений или повысить установленную предупреждением скорость движения поездов после выполнения работ, указанных в предупреждении. О таком поручении должно быть указано в заявке на назначение предупреждения.

Отмену предупреждений, назначаемых по заявкам начальников или руководителей смены путеизмерительных и дефектоскопных вагонов, производит руководитель подразделения пути или его заместитель. Отмену предупреждений, назначаемых по заявкам начальников вагонов-лабораторий контактной сети, производит руководитель подразделения электроснабжения.»

Комментарии к п. 16 Приложения №15 к ИДП:

Отмена предупреждения – прекращение действия ранее выданного предупреждения немедленно или в заданное время.

При формировании предупреждений в автоматизированной системе выдачи и отмены предупреждений об ограничении скорости движения поездов в случае изменения состава работников предприятия, участвующих в процессе выдачи и отмены предупреждений, специалист информационно-вычислительного центра, ответственный за сопровождение автоматизированной системы, вносит корректировку в «Справочник работников» или включает режим работы, при котором корректировка «Справочника работников» выполняется ответственным за оформление заявок на линейном предприятии.

Цитата Приложения №15 к ИДП:

«17. Предупреждения, назначенные до отмены, по устранении вызвавших их причин отменяются немедленно подачей телеграммы (телефонограммы) или путем ввода информации в автоматизированную систему в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), в те же адреса, что и при назначении предупреждений.

Отмену предупреждения допускается производить записью в книге предупреждений на железнодорожной станции их передачи лицом, заявляющим отмену, с указанием месяца, числа и времени отмены и с последующим подтверждением этой записи телеграммой (телефонограммой) в адреса работников владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), перечень которых определен локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Извещение об отмене предупреждения уполномоченный работник владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) заносит в книгу предупреждений напротив имеющихся записей, указывая, от кого и когда (часы, минуты и число) поступила отмена. Отмененные предупреждения, а также предупреждения, срок действия которых истек, перечеркиваются. При наличии автоматизированных систем данные об отмене предупреждений передаются в соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Получив извещение об отмене предупреждений, связанных со снижением скорости движения поездов на перегоне, или о досрочном окончании действия аналогичных предупреждений, если они были установлены на определенный

срок, дежурный по железнодорожной станции должен поставить об этом в известность диспетчера поездного.»

Комментарии к п. 17 Приложения №15 к ИДП:

Ответственность за содержимое книги предупреждений формы ДУ-60 несет ответственный работник пункта выдачи предупреждений. Правильность ведения книги подтверждается подписями ответственных работников при передаче смены.

Цитата Приложения №15 к ИДП:

«18. Локомотивные бригады при следовании по участку должны руководствоваться переданными предупреждениями и следить за переносными сигналами, установленными на железнодорожных путях.

При следовании поезда по месту работы в период, указанный в предупреждении, установленная предупреждением скорость должна соблюдаться независимо от наличия сигналов ограждения.

В случае отсутствия сигналов ограждения локомотивная бригада обязана сообщить об этом диспетчеру поезвному или дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, для принятия мер к устранению данного нарушения.

При прохождении места работ ранее или позднее указанного в предупреждении срока и отсутствии на железнодорожных путях сигналов уменьшения скорости или остановки скорость следования поезда не снижается.

Уведомление об окончании работ ранее срока, указанного в предупреждении, или о повышении установленной предупреждением скорости разрешается передавать локомотивной бригаде по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, указанием диспетчера поездного (или через автоматизированную систему).»

Комментарии к п. 18 Приложения №15 к ИДП:

Независимо от наличия предупреждения и сигналов на железнодорожном пути при следовании во время ливневых дождей по опасным местам, указанным в приказе начальника железной дороги или начальника дирекции инфраструктуры, локомотивные бригады должны проявлять особую бдительность и при необходимости снижать скорость.

Установленная скорость определяется типом подвижного состава, видами и объемами работ на железнодорожной инфраструктуре и определяются в Инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 14 декабря 2016 г. № 2540р.

Цитата Приложения №15 к ИДП:

«19. При получении от любого лица заявления о замеченной им на перегоне или железнодорожной станции неисправности железнодорожного пути, контактной сети, сооружений или устройств дежурный по железнодорожной станции обязан зарегистрировать его в журнале осмотра и немедленно поставить в известность диспетчера поездного, дежурных смежных железнодорожных станций и работника, обслуживающего эти устройства.

Если подобная неисправность будет обнаружена локомотивной бригадой, следующей по перегону, то она обязана при необходимости снизить скорость или остановить поезд, сообщить об этом локомотивным бригадам следующих за ним поездов, дежурному ближайшей железнодорожной станции или диспетчеру поезднему, указав характер неисправности и место (километр, пикет, номер пути), на котором она обнаружена.

Если полученное дежурным по железнодорожной станции сообщение свидетельствует о наличии препятствий для безопасного движения поездов, то он обязан принять меры к передаче указанного сообщения локомотивным бригадам следующих по перегону поездов, а когда характер сообщения свидетельствует о невозможности движения поездов – запретить им дальнейшее движение впредь до получения уведомления об устранении препятствия. Не ожидая приказа о закрытии перегона (железнодорожного пути), дежурный по железнодорожной станции обязан также передать дежурному смежной железнодорожной станции указание о запрещении отправления на перегон поездов. Локомотивные бригады, находящиеся на перегоне, в зависимости от полученного сообщения обязаны проследовать опасное место с особой бдительностью, при необходимости с пониженной скоростью и готовностью остановиться, или же остановить поезд и возобновить движение лишь после получения уведомления об устранении препятствия.

На перегон, с которого получено заявление о наличии препятствия для безопасного движения поездов, допускается отправлять первый поезд в сопровождении дорожного мастера или при его отсутствии – бригадира подразделения пути, а при повреждениях контактной сети – работника подразделения электроснабжения.

При нахождении дорожного мастера или бригадира подразделения пути на перегоне, когда местонахождение их известно, локомотивной бригаде передается предупреждение об остановке и посадке этих работников для сопровождения поезда к опасному месту.

В предупреждении указывается об остановке в пределах километра, предшествующего тому, на котором обнаружена неисправность, и о

дальнейшем следовании по указанию работника, сопровождающего поезд или находящегося в районе опасного места.

Сопровождающий поезд работник устанавливает порядок пропуска последующих поездов, а при необходимости дает заявку о передаче на поезда предупреждений в порядке, установленном владельцем инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 19 Приложения №15 к ИДП:

Если неисправность, угрожающая безопасности движения поездов, была обнаружена во время проверки железнодорожного пути путеизмерительными, дефектоскопными вагонами, вагонами-лабораториями контактной сети, то, после выдачи установленным порядком, указанным в пункте 7 Приложения № 15 ИДП, через дежурного по железнодорожной станции или диспетчера поездного непредвиденного предупреждения, начальниками этих вагонов или их заместителями при необходимости также может быть направлена заявка о выдаче предупреждения через автоматизированную систему.

Цитата Приложения №15 к ИДП:

«20. Приказы владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) о предупреждениях адресуются начальникам соответствующих подразделений железнодорожного транспорта. С ними должны быть немедленно ознакомлены под расписку диспетчера поездные, машинисты-инструкторы, машинисты локомотивов и мотор-вагонных поездов, машинисты (водители) специального самоходного подвижного состава, дежурные по железнодорожным станциям, дежурные по депо (в пунктах передачи предупреждений), дорожные мастера и бригадиры подразделения пути, связанные с обслуживанием участков, на которых назначается предупреждение.

Руководители подразделений локомотивного хозяйства и руководители организаций-владельцев мотор-вагонного и специального самоходного подвижного состава по получении приказа в трехсуточный срок обязаны уведомить начальников железнодорожных станций передачи предупреждений об ознакомлении локомотивных бригад с указанием владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) о предупреждении, после чего передача предупреждений на поезда прекращается.»

Комментарии к п. 20 Приложения №15 к ИДП:

Указанные приказы размещаются на рабочих местах работников станций, ответственных за выдачу бланков предупреждений (согласно ТРА станции), дежурных по эксплуатационным локомотивным депо, пунктам оборота, а

выписки из приказов выдаются машинистам локомотивов и мотор-вагонных поездов, машинистам (водителям) специального самоходного железнодорожного подвижного состава.

Комментарии к приложению № 16 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации «Порядок постановки в поезда вагонов с грузами, требующими особых условий перевозки и специального железнодорожного подвижного состава»

Цитата Приложения №16 к ИДП:

«1. Выполнение маневров с вагонами (цистернами), требующими особых условий перевозки, а также их включение в состав поезда производится с постановкой вагонов прикрытия в соответствии с Правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом, содержащих порядок заключения договоров, устанавливающих особые условия перевозки грузов, утвержденными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 26 июня 2020 г. № 217.

Информация об особых свойствах перевозимого груза, а также требуемые нормы прикрытия указываются грузоотправителем в перевозочных документах.

2. Одиночные вагоны с исправными ходовыми частями, непригодные для следования в составе поезда, должны пересылаться к пунктам ремонта отдельными локомотивами после составления вагонными депо или промывочно-пропарочными станциями пересылочных документов.

3. Порядок постановки в поезда и производства маневровой работы с транспортерами и вагонами, загруженными негабаритными и (или) тяжеловесными грузами, определяется нормативными правовыми актами, издаваемыми в соответствии с Федеральным законом от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», Федеральным законом от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», а также специальными указаниями владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) согласно которым:

включение вагонов с грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й степеней, производится с постановкой вагонов прикрытия с головы и хвоста поезда не менее одного вагона с габаритным грузом или порожнего;

вагоны с негабаритными грузами боковой и нижней негабаритности (кроме грузов негабаритности 1-й – 3-й степеней) запрещается ставить в длинносоставные поезда;

вагон с контрольной рамой отделяется от локомотива одной порожней платформой для улучшения видимости контрольной рамы;

вагон с негабаритным грузом нижней и боковой негабаритности 6-й степени или со сверхнегабаритным грузом ставится в состав поезда не ближе

20 вагонов от вагона с контрольной рамой, а при перевозке в специальном поезде с отдельным локомотивом не ближе 5 вагонов;

включение вагона с негабаритным грузом нижней и боковой негабаритности 6-й степени или со сверхнегабаритным грузом производится с постановкой не менее одного вагона прикрытия с габаритным грузом или порожнего от хвоста поезда;

в составы поездов разрешается включать груженные транспортеры грузоподъемностью до 240 т включительно;

включение груженных транспортеров с числом осей 12 и более (кроме транспортеров сцепного типа грузоподъемностью 120 т с одной или двумя промежуточными платформами) в состав поезда производится с постановкой с каждой стороны не менее двух вагонов прикрытия, при следовании в одном поезде нескольких таких транспортеров между ними ставится дополнительно не менее трех вагонов прикрытия, в качестве которых допускается использовать четырехосные груженные вагоны с грузом массой не более 40 т или порожние вагоны любого типа;

порожние транспортеры, имеющие восемь и более осей, а также порожние и груженные транспортеры сцепного типа грузоподъемностью 120 т (типы 3960 и 3961) и грузоподъемностью 240 т (типы 3974) при следовании их в поездах массой более 3000 т разрешается ставить только в последнюю четверть состава поезда;

запрещается ставить в поезда, которые следуют с подталкиванием, груженные и порожние транспортеры, имеющие восемь и более осей, кроме 8-осных площадочных – тип 3912, платформенных – тип 3935, колодцевых – тип 3948).

Комментарии к пп. 1-3 Приложения №16 к ИДП:

Грузы, подлежащие перевозке на открытом подвижном составе на общих условиях в пределах сети железных дорог колеи 1520 мм не должны превышать очертания основного габарита погрузки (Рисунок 5.127)

Грузы, размещающиеся в пределах длины пола универсальных платформ или кузова 4-осных полувагонов допускается грузить по льготному габариту погрузки (Рисунок 5.128).

Груз, включая упаковку и крепление, является негабаритным, если он при размещении на открытом подвижном составе, находящемся на прямом горизонтальном участке пути и при совмещении продольной вертикальной плоскости симметрии вагона с осью железнодорожного пути, превышает очертание основного габарита погрузки, или его геометрические выносы

в кривых за пределы основного габарита погрузки превышают геометрические выносы в соответствующих кривых расчетного вагона.

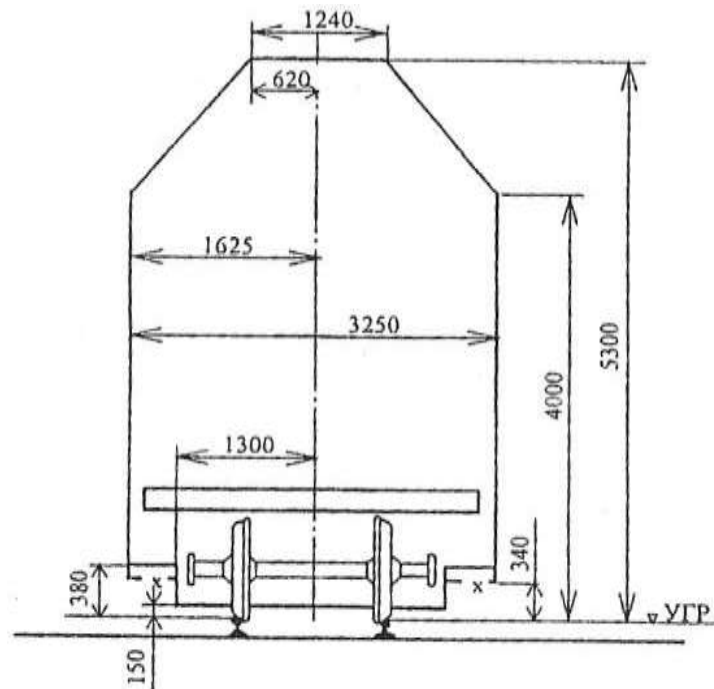


Рисунок 5.127 – Очертание основного габарита

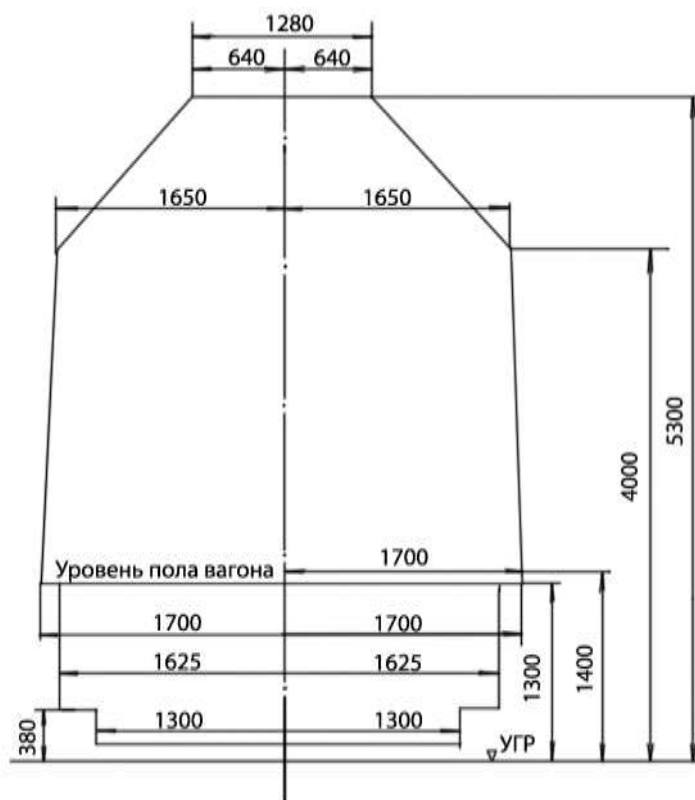


Рисунок 5.128 – Очертание льготного габарита погрузки

Основные зоны негабаритности установлены в зависимости от высоты от уровня головок рельсов, на которой груз выходит за габарит погрузки (рисунок 5.129):

- зона нижней негабаритности - на высоте от 480 до 1229 мм при расстоянии от оси пути 1626-1760 мм и на высоте от 1230 до 1399 мм – при расстоянии 1626-2240 мм;
- зона боковой негабаритности - на высоте от 1400 до 4000 мм (включительно);
- зона верхней негабаритности - на высоте от 4001 до 5300 мм.

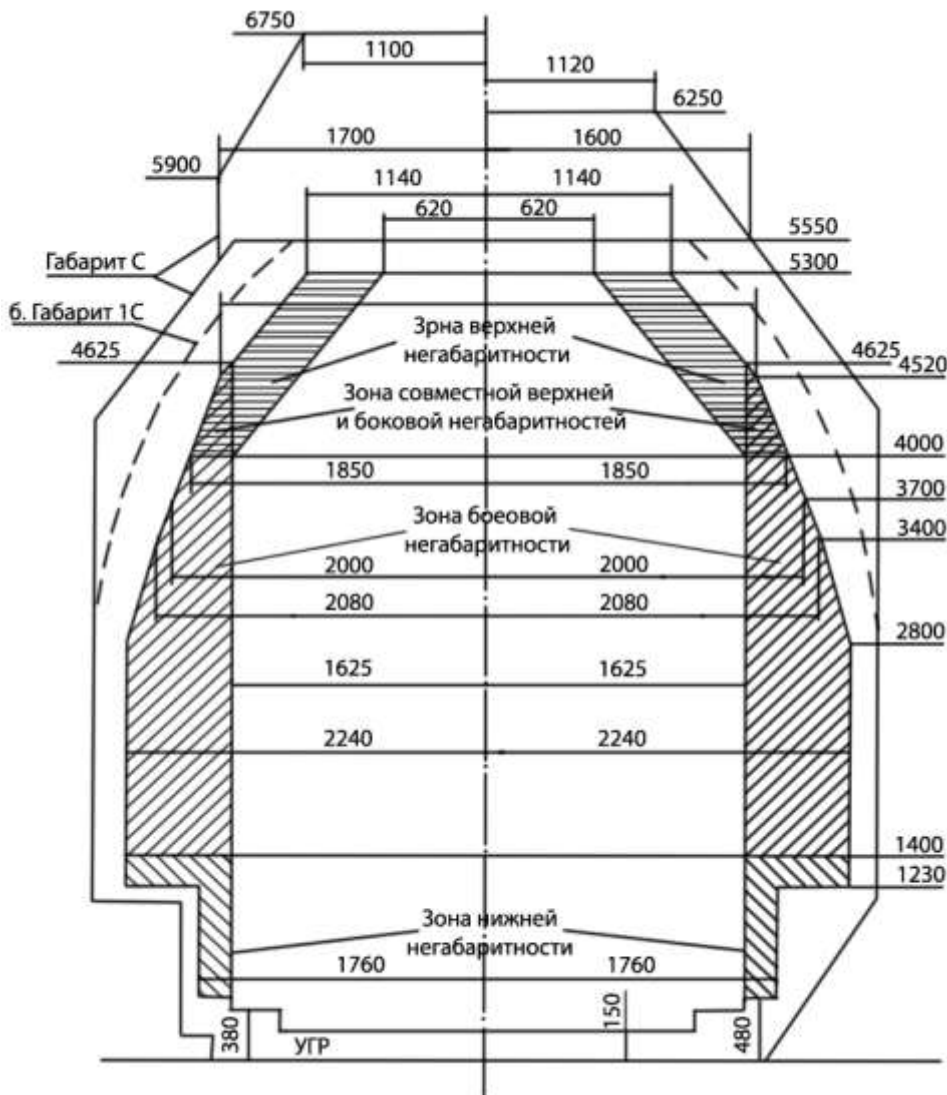


Рисунок 5.129 – Зоны негабаритности груза

В зависимости от величины выхода негабаритных грузов за очертание основного габарита погрузки в указанных основных зонах установлены следующие степени негабаритности грузов: в нижней зоне негабаритности -

шесть степеней; в боковой зоне негабаритности - шесть степеней; в верхней зоне негабаритности - три степени.

Очертания степеней негабаритности показаны заштрихованными площадями на рисунках 5.130-5.136, штриховой линией на них показано очертание основного габарита погрузки.

Порядок отнесения конкретного негабаритного груза в погруженном состоянии к определенной степени негабаритности изложен в Приложении 1 к Инструкции по перевозке тяжеловесных и негабаритных грузов.

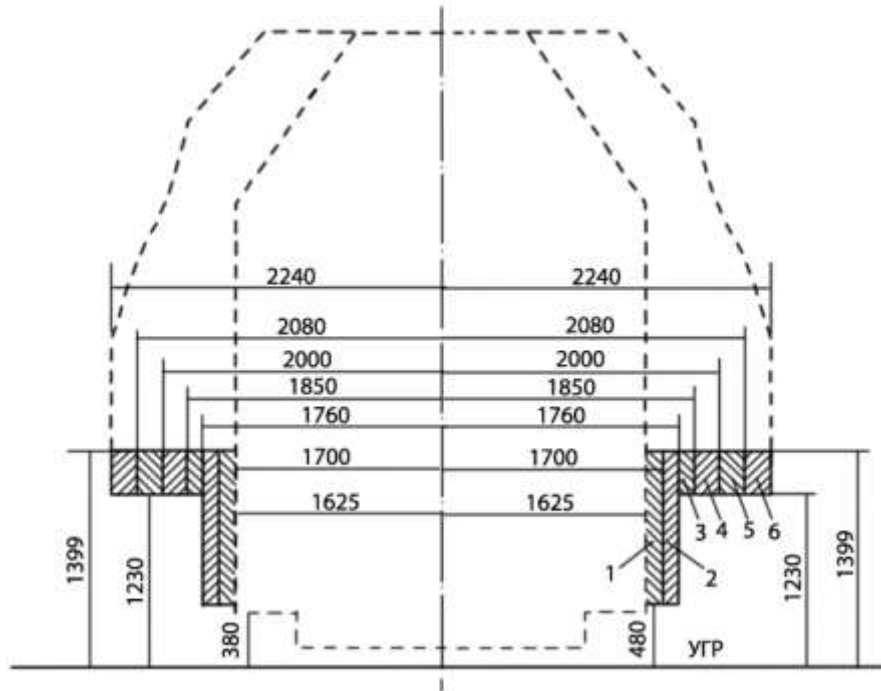


Рисунок 5.130 – Очертания 1, 2, 3, 4, 5 и 6-й степеней нижней негабаритности (заштриховано) ости

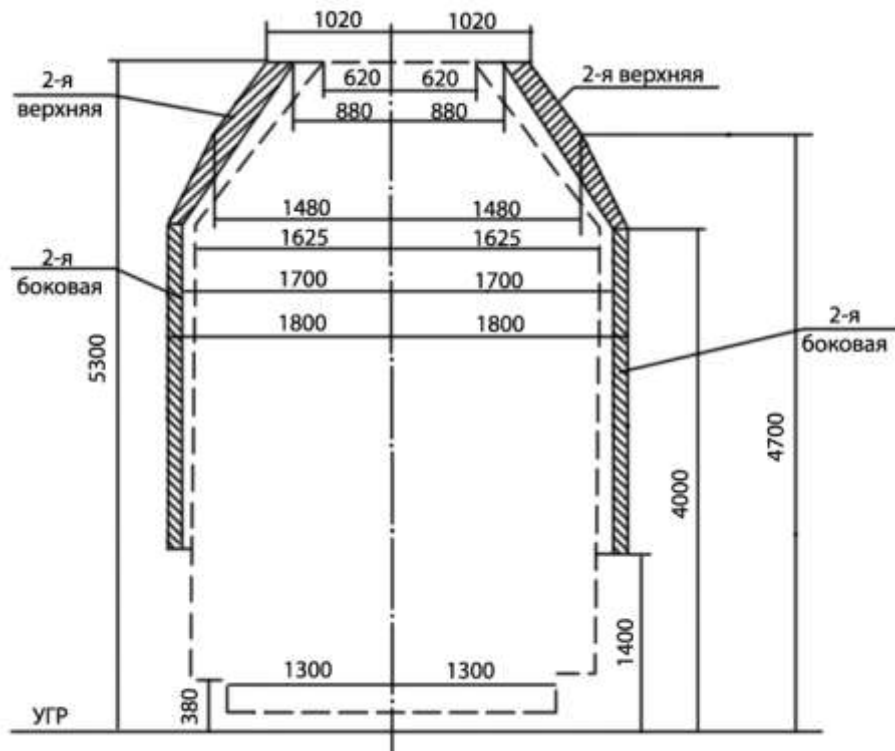


Рисунок 5.132 – Очертание 2-й степени верхней и боковой негабаритности (заштриховано)

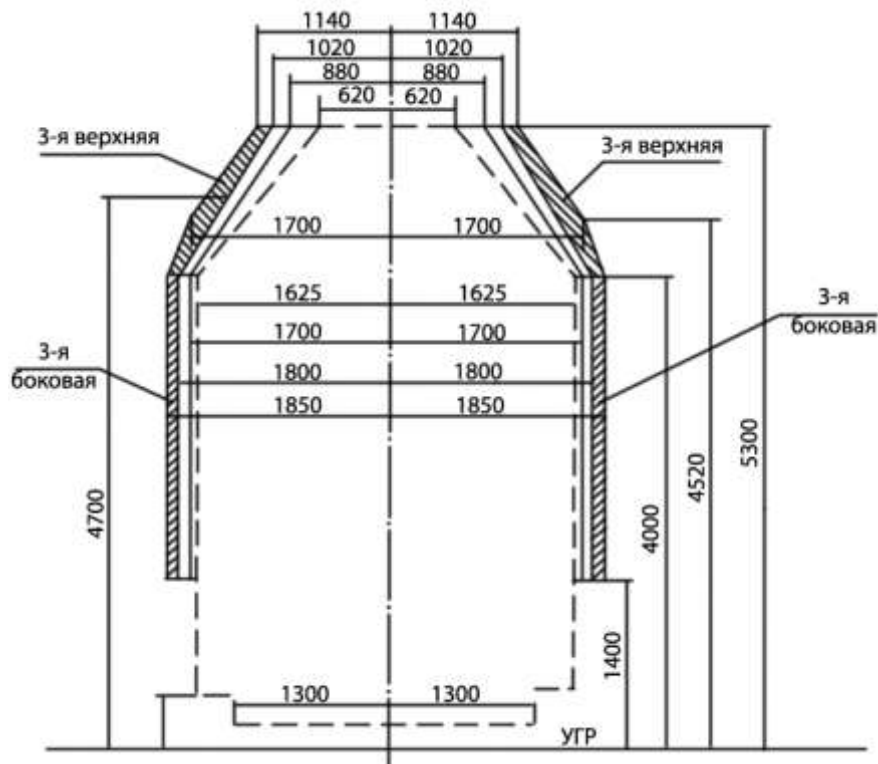


Рисунок 5.133 – Очертание 3-й степени верхней и боковой негабаритности (заштриховано)

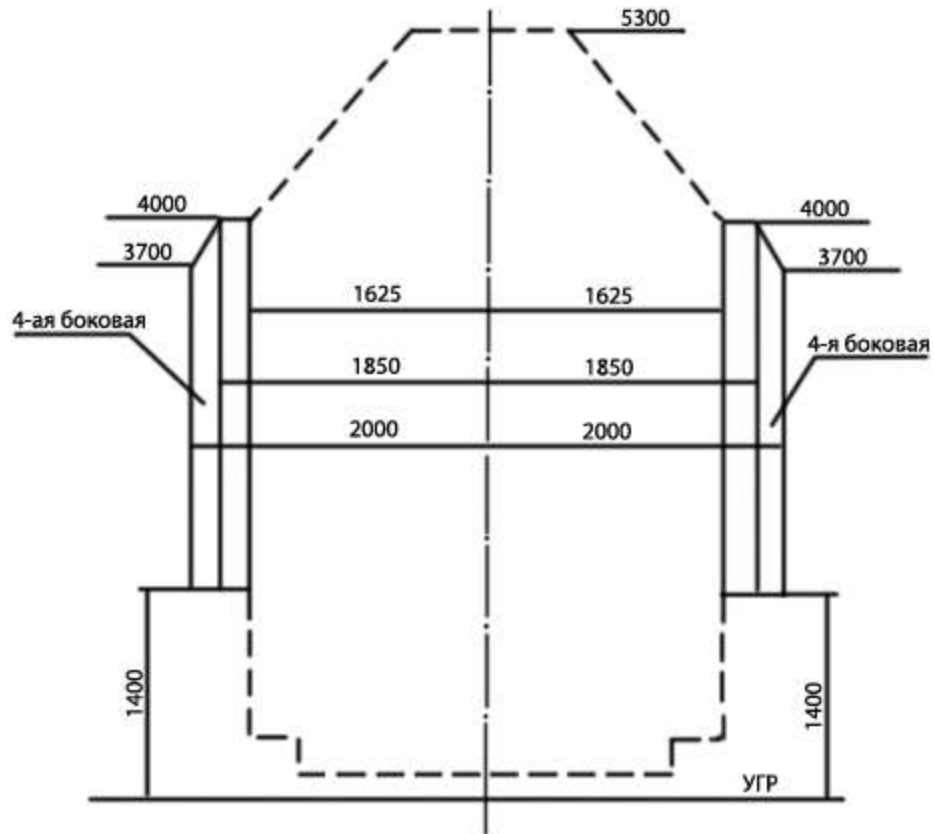


Рисунок 5.134 – Очертание 4-й степени боковой негабаритности (заштриховано)

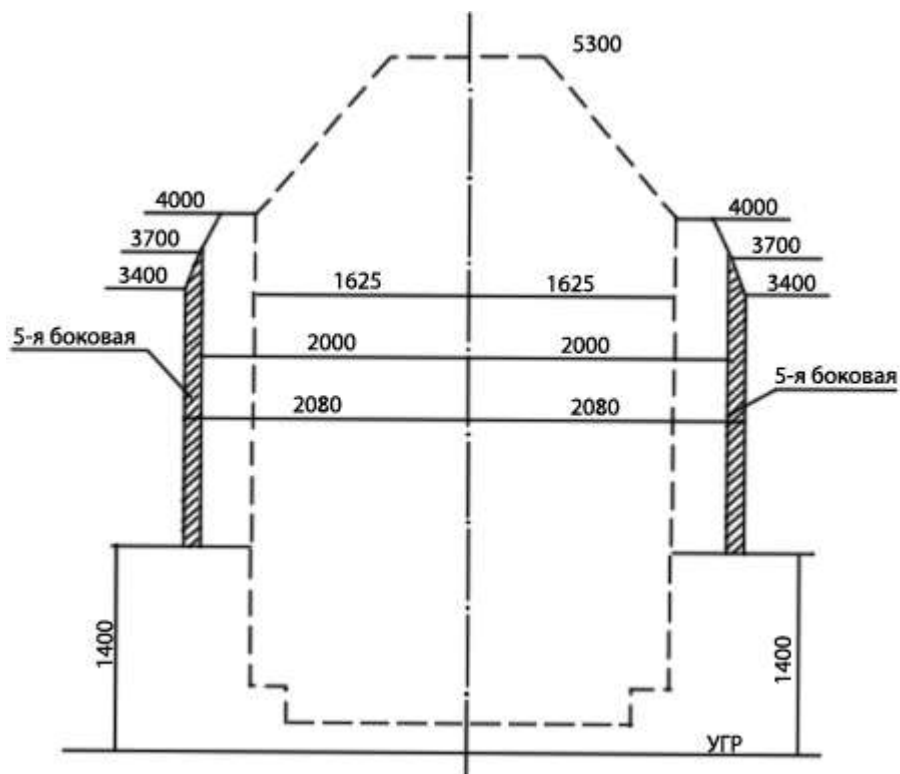


Рисунок 5.135 – Очертание 5-й степени боковой негабаритности (заштриховано)

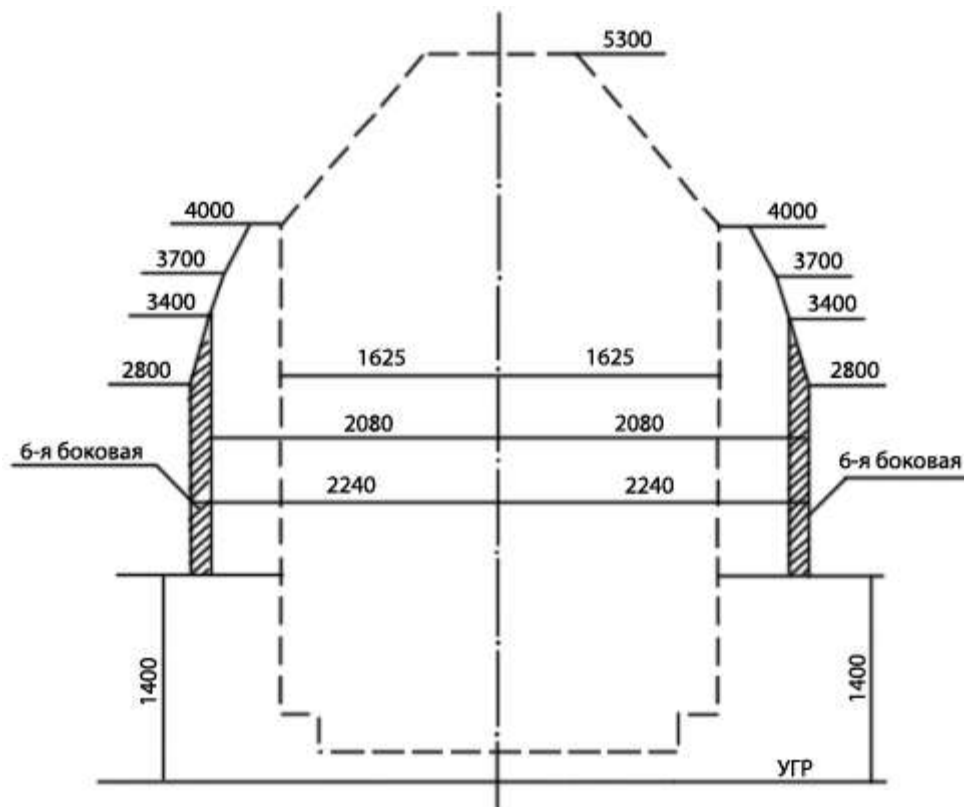


Рисунок 5.136 – Очертание 6-й степени боковой негабаритности (заштриховано)

Груз, размеры которого в погруженном состоянии превышают предельные очертание зон негабаритности, а также очертание основного габарита погрузки в нижней зоне (ниже 480 мм от УГР) и в верхней зоне (выше 5300 мм от УГР), называется сверхнегабаритным.

В соответствии с зонами негабаритности груз может иметь нижнюю, боковую и верхнюю сверхнегабаритность. Сверхнегабаритность грузов, имеющих высоту более 5300 мм, называется вертикальной.

Перевозка сверхнегабаритных грузов, а также грузов нижней и боковой негабаритности 6-й степени осуществляется с контрольной рамой. Порядок пропуска грузов с контрольной рамой изложен в Главе 3 Инструкции по перевозке тяжеловесных и негабаритных грузов, а требования к ее изготовлению и установке - в Приложении 3 указанной Инструкции.

Для указания в перевозочных документах, а также поездных, выдаваемых из ЭВМ данных о зонах и степенях негабаритности перевозимых грузов, вводится понятие индекс негабаритности груза, который состоит из 5-ти знаков.

Каждый знак индекса негабаритности (кроме первого) обозначает степень негабаритности груза в соответствующей зоне. Сверхнегабаритность в любой зоне обозначается цифрой 8.

Обозначения в индексе негабаритности

1-й знак - всегда буква Н (негабаритность);

2-й знак - степень нижней негабаритности, может принимать значения от 1 до 6.

3-й знак - степень боковой негабаритности, может принимать значения от 1 до 6.

4-й знак - степень верхней негабаритности, может принимать значения от 1 до 3.

5-й знак - вертикальная сверхнегабаритность, имеет значение 8.

Отсутствие негабаритности в любой зоне, в т.ч. и отсутствие вертикальной сверхнегабаритности, отмечается цифрой «0» в соответствующем знаке индекса негабаритности.

Например: Индекс негабаритности Н8480 означает, что негабаритный груз имеет нижнюю и верхнюю сверхнегабаритность, боковую негабаритность 4-й степени, а вертикальная сверхнегабаритность отсутствует.

В натурном листе и телеграмме-натурном листе рядом с номером поезда проставляется индекс негабаритности поезда, а именно буква Н и коды наибольших степеней нижней, боковой и верхней негабаритности (с учетом расчетной), а также код вертикальной сверхнегабаритности (0 или 8) грузов, имеющих в составе поезда.

Негабаритные грузы с нижней негабаритностью 1-2-й, боковой 1-3-й, верхней 1-2-й степеней на платформах, в полувагонах, на 4-8-осных транспортерах пропускаются в соответствии с действующим порядком направления вагонопотоков и планом формирования поездов.

Грузы с негабаритностью верхней 3-й степени пропускаются также, как правило, в соответствии с действующим планом направления вагонопотоков, за исключением тех участков, где пропуск таких грузов запрещен в связи с наличием негабаритных сооружений и устройств.

Грузы с негабаритностью нижней 3-6-й, боковой 4-6-й степеней и сверхнегабаритные, а также тяжеловесные на транспортерах, имеющих 12 и более осей, при пропуске которых требуется принятие особых мер безопасности движения (значительное сокращение скорости, закрытие встречного движения по соседнему пути и т.п.), пропускаются преимущественно по однопутным линиям, или по двухпутным с меньшей интенсивностью движения. Такие грузы следуют по маршрутам, указанным в телеграммах на пропуск, и изменять пункты перехода с дороги на дорогу (межгосударственные пункты передачи) запрещается.

Поезда с негабаритными грузами должны пропускаться в пределах станций только по специально выделенным и указанным в ТРА станции путям,

которые должны иметь расстояние между осями соседних путей не менее 4800 мм. При этом около этих путей, как правило, не должно быть высоких платформ и все сооружения и устройства должны соответствовать габариту приближения строений С, учтенному при определении размеров максимальных степеней негабаритности (Рисунок 5.129).

В отдельных случаях, при занятости путей, выделенных для пропуска поездов с негабаритными грузами подвижным составом, или при отсутствии на станции приемо-отправочных путей с расстоянием между осями путей 4800 мм и более, в порядке исключения разрешается пропускать негабаритные грузы и по другим путям, имеющим расстояние между осями смежных путей на прямом участке не менее 4500 мм (в кривых - плюс соответствующее уширение), при условии, что все сооружения и устройства, расположенные около этих путей, обеспечивают пропуск груза данной степени негабаритности. При этом при пропуске грузов боковой и нижней негабаритности 4-6-й степеней на смежных путях не должно быть вагонов с негабаритными грузами.

Во всех случаях при расстоянии между осями приемо-отправочных путей (в том числе главных) на станциях менее нормы, установленной Правилами технической эксплуатации железных дорог, а также при специализации двух смежных путей для пропуска негабаритных грузов, порядок пропуска поездов с негабаритными грузами по станциям с принятием особых мер предосторожности (освобождение от подвижного состава соседних путей, оповещение станционных работников и пассажиров и т.п.) указывается в ТРА станции.

Перед пропуском по станциям поездов с грузами боковой и нижней негабаритности 4-6-й степеней находящийся на соседних путях подвижной состав должен быть отведен от предельных столбиков на расстояние не менее 10м.

О наличии на станции вагонов с негабаритными и тяжеловесными (на транспортерах) грузами, подлежащих отправлению, дежурный по железнодорожной станции (диспетчер маневровой) докладывает диспетчеру поезвному, сообщая ему номера вагонов, индексы негабаритности грузов, сведения о количестве осей, грузоподъемности и осевой нагрузке транспортеров, наличии разрешений на их следование, а также особых условий пропуска, если они имеются.

Если негабаритный (тяжеловесный) груз должен сопровождаться работником дистанции пути, сигнализации и связи или электроснабжения, то диспетчер поездной обязан заблаговременно уведомить об этом руководство соответствующих подразделений.

Перед отправлением поезда с негабаритным (тяжеловесным) грузом, поездной диспетчер обязан:

- проверить готовность станций участка к пропуску такого поезда (при наличии в поезде грузов, следующих по телеграммам);
- регистрируемым приказом оповестить дежурных по железнодорожным станциям о планируемом отправлении на участок поезда с негабаритным грузом (грузами) с указанием индекса его негабаритности, а при наличии в составе поезда груженых транспортеров - их грузоподъемности и нагрузки от оси на рельсы, а также условий пропуска поезда по участку;
- заблаговременно оповестить регистрируемым приказом руководство дистанций пути, а при необходимости и дистанций электроснабжения, о планируемом отправлении поезда с грузами боковой и нижней негабаритности 6-й степени и сверхнегабаритными.

При следовании поездов с негабаритными (тяжеловесными) грузами диспетчер поездной обязан:

- своевременно принимать необходимые меры, обеспечивающие беспрепятственное и безопасное их следование;
- давать дежурным по железнодорожным станциям соответствующие указания по обеспечению безопасности в случаях необходимости обгона или пропуска встречных поездов (на однопутных участках);
- отмечать на графике исполненного движения поезда с негабаритными грузами номерами, дополненными соответствующими индексами негабаритности, и следить за тем, чтобы установленная индексация соблюдалась дежурными по железнодорожным станциям при передаче сообщений об отправлении, прибытии и проследовании таких поездов.

Условия пропуска поездов с негабаритными и (или) тяжеловесными грузами по конкретным участкам определяются в соответствии с требованиями Инструкции по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов и устанавливаются приказом руководителя железнодорожной администрации об организации перевозок и порядке пропуска негабаритных и тяжеловесных грузов, для подготовки которого привлекаются квалифицированные специалисты габарито-обследовательских станций.

При определении условий пропуска и установления скоростей движения транспортеров эксплуатируемых типов с осевой нагрузкой до 23,5 т по железнодорожным путям колеи 1520 мм руководствоваться Едиными техническими условиями эксплуатации железнодорожных транспортеров (ЕТУЭ-Т), утвержденными на 49 заседании Совета по железнодорожному транспорту.

При нагрузках от оси на рельсы более 23,5 т для груженых транспортеров допускаемые скорости движения устанавливаются железнодорожными администрациями (железными дорогами) в каждом отдельном случае, в зависимости от величины нагрузки от оси на рельсы и погонной нагрузки, а также фактического состояния пути и сооружений.

Методика определения возможности и условий пропуска негабаритных грузов через сооружения и мимо устройств и во встречном движении на двухпутных линиях приведена в Приложениях 4-6 к Инструкции по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов.

В отдельных случаях дополнительные особые условия пропуска негабаритных и тяжеловесных грузов по конкретным участкам (перегонам) могут устанавливаться начальником дистанции пути (электроснабжения, сигнализации и связи) с подачей заявок на выдачу предупреждений установленным порядком.

Машинисту поезда, в котором имеется негабаритный или тяжеловесный груз, при пропуске которого необходимо соблюдать особые условия, должно выдаваться письменное предупреждение, в котором в соответствии с условиями пропуска указываются километры пути и искусственные сооружения, по которым поезд должен проследовать с ограничением скорости или остановкой, перегоны, на которых требуется снижение скорости при встрече с поездами, следующими по соседнему пути, и другие условия следования поезда.

Груз, следующий с контрольной рамой, должен сопровождаться опытным работником дистанции пути по квалификации не ниже дорожного (мостового) мастера. При необходимости, для сопровождения привлекаются работники и других подразделений (дистанций сигнализации и связи, электроснабжения и др.).

Сопровождающий должен знать местонахождение и особенности сооружений, при проследовании которых необходимо проявлять особую бдительность, наблюдая за прохождением контрольной рамы и груза.

Контрольная рама должна иметь два контура - основной и дополнительный.

Работник, сопровождающий груз с контрольной рамой, должен находиться в задней кабине или в кабине задней секции локомотива и вести наблюдение за прохождением на прямых участках основного контура контрольной рамы, в кривых - дополнительного. При соприкосновении контрольной рамы с частями сооружений и устройств сопровождающий должен подавать машинисту сигнал об остановке поезда. Решение о дальнейшем следовании и скорости продвижения груза в опасном месте

принимает сопровождающий, давая соответствующие указания машинисту локомотива, а при необходимости после остановки выходит из локомотива и ведет визуальное наблюдение за прохождением, груза с минимальной скоростью мимо препятствия.

Локомотивная бригада поезда, в котором находится груз с контрольной рамой, помимо условий следования, указанных в предупреждении, должна строго выполнять указания сопровождающего о порядке следования поезда в пределах искусственных сооружений.

В ночное время контрольная рама должна освещаться прожектором локомотива.

Поезда, в составе которых следуют негабаритные грузы или груженные габаритными грузами транспортеры с ограничением скорости, пропускаются по диспетчерскому расписанию.

Железнодорожные транспортеры являются специальным подвижным составом и применяются, как правило, для перевозки грузов в случаях:

- когда масса и длина грузов или нагрузка на раму (пол) вагона превышают допускаемые ТУ для платформ и полувагонов;
- для уменьшения негабаритности грузов, которые не могут быть демонтированы на меньшие транспортабельные блоки.

Порядок следования транспортеров большей грузоподъемности, как в груженом, так и в порожнем состоянии, регулируется Едиными техническими условиями эксплуатации железнодорожных транспортеров, утвержденными протоколом от 20-21 ноября 2008 г. № 49 Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества Независимых Государств, или отдельными указаниями владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования, которые могут конкретизировать установленный порядок с учетом местных условий, но не должны противоречить требованиям указанных выше Единых технических условий эксплуатации железнодорожных транспортеров.

Запрещается производить маневры толчками и распускать с горки платформы и полувагоны, загруженные грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й и 6-й степеней, верхней 3-й степени и сверхнегабаритными, а также груженные транспортеры.

Маневры с вагонами (транспортерами), загруженными грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й и 6-й степеней и сверхнегабаритными в указанных зонах, производятся со скоростью не более 15 км/час

Запрещается пропускать через горки груженные и порожние транспортеры, имеющие 12 и более осей, и груженные транспортеры сцепного

типа грузоподъемностью 120 т (тип 3960 и 3961) при наличии в сцепе одной или двух промежуточных платформ.

Цитата Приложения №16 к ИДП:

«4. Порядок движения хоппер-дозаторов по железнодорожным путям общего пользования устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры на основании технической документации.

Количество хоппер-дозаторов в каждом маршруте определяется исходя из технологических требований и условий их разгрузки.

Порожние и груженые маршруты хоппер-дозаторов, курсирующие в составах поездов, длина и масса которых не превышает норм длины и массы поездов, установленных графиком движения поездов, разрешается пополнять любым железнодорожным подвижным составом, не требующим отцепок на промежуточных железнодорожных станциях и не ограничивающим скорости движения маршрутов. Скорости следования таких грузовых поездов не должны превышать скоростей движения находящихся в поезде хоппер-дозаторов.

Информацию о готовности груженого или порожнего хоппер-дозатора к следованию по участку, максимально допускаемых скоростях движения и приведению его разгрузочно-дозировочных устройств в транспортное положение лицо, уполномоченное грузоотправителем (владельцем железнодорожного подвижного состава), указывает в перевозочных документах.

Порядок отправления хоппер-дозаторов в грузовых поездах устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

Перед отправлением хоппер-дозаторов отправитель приводит их в полное транспортное положение, а о готовности к следованию и допускаемых скоростях движения делает на железнодорожной станции отправления соответствующую запись в перевозочных документах.»

Комментарии к п. 4 Приложения №16 к ИДП:

Единый порядок и основные требования к эксплуатации на инфраструктуре ОАО «РЖД» хопперов-дозаторов типа ЦНИИ-ДВЗ-М, моделей 55-76, 55-76М, ВПМ-770 (ВПМ-770Т), ВПМ-770, 19-6940 и их модификаций, принадлежности ОАО «РЖД» установлены Инструкцией по эксплуатации хоппер-дозаторов на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 28.07.2022 № 1950/р (далее - Инструкция по эксплуатации хоппер-дозаторов на инфраструктуре ОАО «РЖД»).

Хоппер-дозаторы, не упомянутые выше, эксплуатируются в соответствии с требованиями Инструкции по эксплуатации хоппер-дозаторов на

инфраструктуре ОАО «РЖД» с учетом действующих инструкций или руководств по эксплуатации, условиям транспортирования (условиям обращения) и других документов, регламентирующих порядок эксплуатации и проведения технического обслуживания соответствующих типов и моделей хоппер-дозаторов.

Эксплуатация хоппер-дозаторов на инфраструктуре ОАО «РЖД» осуществляется в соответствии с требованиями нормативных документов, указанных в п.1.6 Инструкции по эксплуатации хоппер-дозаторов на инфраструктуре ОАО «РЖД».

Ходовые части, рама, кузов, автосцепное устройство, автоматические и ручные тормоза должны эксплуатироваться в соответствии с требованиями, установленными для грузовых вагонов.

Хопперы-дозаторы являются специальными вагонами грузового типа, оборудованными разгрузочно-дозировочными устройствами, предназначенными для перевозки, механизированной разгрузки, дозирования и разравнивания всех видов балласта на рельсошпальной решетке при строительстве и ремонте железнодорожного пути, а также при его текущем содержании.

Балластные материалы можно разгружать на заданную высоту на всю ширину балластной призмы, на одну или обе стороны пути, в середину колеи, не засыпая при этом головок рельсов.

Хоппер-дозаторы ЦНИИ-ДВЗ-М, 55-76, 55-76М, ВПМ-770Т по принципу действия не отличаются один от другого и имеют, в основном, одинаковую конструкцию основных узлов и непрерывный способ выгрузки балласта. Хоппер-дозаторы ВПМ-770, 19-6940 отличаются от вышеуказанных хоппер-дозаторов конструкцией разгрузочно-дозировочного устройства и могут производить выгрузку балласта с прерыванием процесса выгрузки в любой момент времени и ограничением его засыпки в середину пути.

Схема устройства хоппер-дозаторов показана на рис.2.16.11. Основные технические характеристики хоппер-дозаторов приведены в табл.2.16.1

Каждый хоппер-дозатор оборудован двумя независимыми пневмомагистралями – тормозной (для привода автоматического тормоза хоппер-дозатора) и рабочей (входящей в пневмооборудование и служащей для работы механизмов привода дозатора, крышек наружных и внутренних люков, механизма ограничения засыпки балласта (для хоппер-дозаторов ВПМ-770, 19-6940 и 55-76М), транспортных запоров (для хоппер-дозаторов 55-76 и 55-76М).

Тормозная и рабочая пневмомагистрали хоппер-дозатора питаются сжатым воздухом от локомотива. Рабочая пневмомагистраль хоппер-дозатора может питаться сжатым воздухом и от компрессора, установленного на железнодорожной платформе.

Основные требования по содержанию разгрузочно-дозировочного устройства хоппер-дозатора определены Руководством по эксплуатации хоппер-дозаторов моделей ЦНИИ-ДВЗ, ЦНИИ-ДВЗМ, 55-76, 55-76М, ВПМ-770Т, ВПМ-770, утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 27 декабря 2007 г. №31/41.

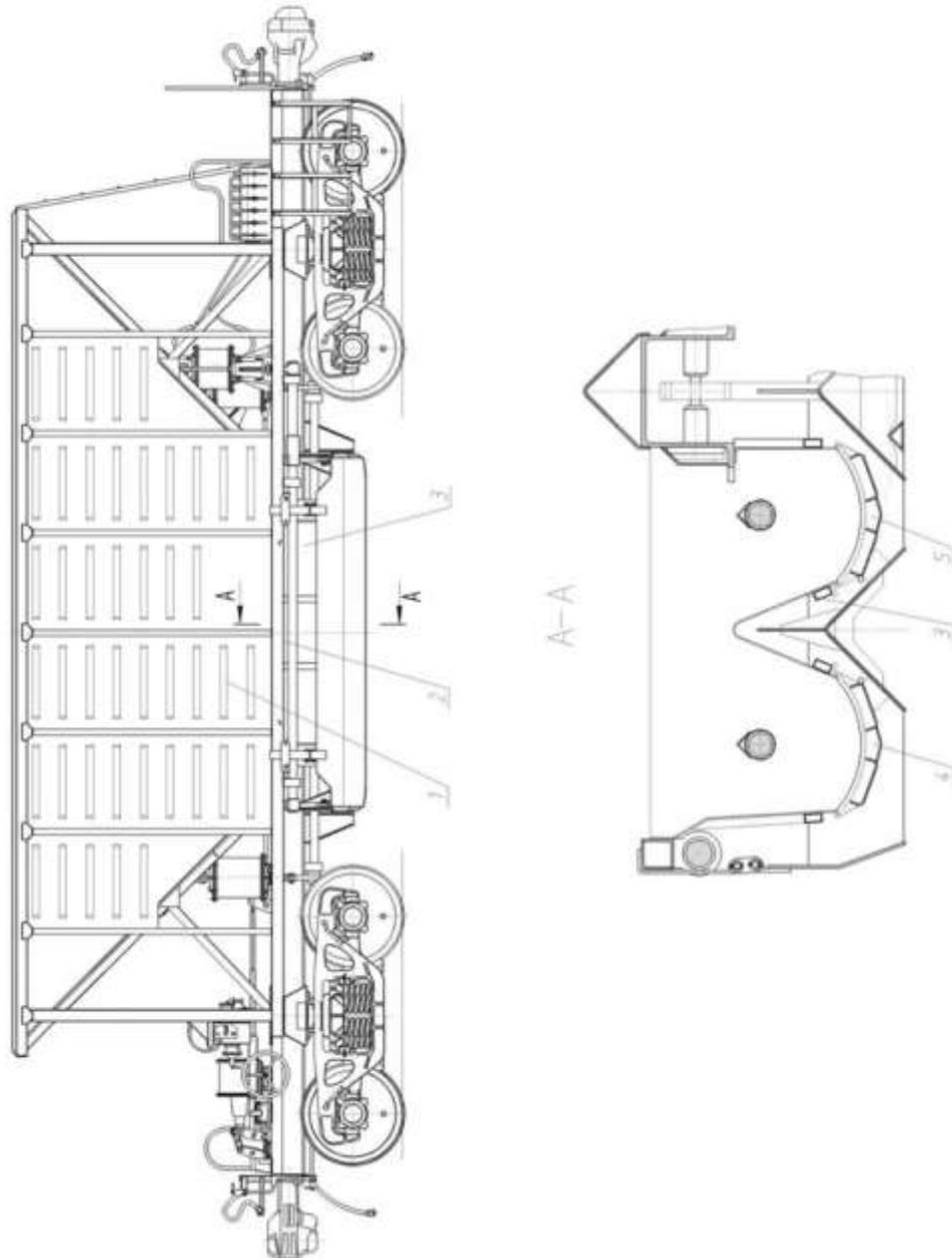


Рисунок 5.136 - Схема устройства хоппер-дозатора
Условные обозначения: 1 – кузов; 2 – бункер; 3 – дозатор; 4 – наружная крышка; 5 – внутренняя крышка

Таблица 5.15

Основные технические характеристики хоппер-дозаторов

Показатели*	ЦНИИ-ДВЗ-М	55-76	55-76М	ВПМ-770Т	ВПМ-770	19-6940
1	2	3	4	5	6	7
Объем кузова, куб. м	33,4 (41**)	44,5	44,5	41,0	40,0	45
Грузоподъемность, т	63 (72**)	72	72	71	70	74,8
Масса хоппер-дозатора, т	23,0	23,8	23,8	23,0	23,7	от 24,2 до 25,2
Вписываемость в габарит по ГОСТ 9238-13	1-Т					
Тип разгрузки	Непрерывный	Непрерывный	Непрерывный с ограничением выгрузки на середину пути	Непрерывный	Прерывистый с ограничением выгрузки на середину пути	Прерывистый с ограничением выгрузки на середину пути
Длина по осям сцепления автосцепки, мм	10870	11520	11520	11420	11420	12020
База по центрам тележек, мм	6650	7200	7200	7200	6200	7800
Ширина вагона по боковым стойкам, мм	3206	3206	3206	3206	3206	3256

Каждый хоппер-дозатор должен иметь четкие отличительные знаки и надписи в соответствии с Альбомом-справочником № 632-2011 ПКБ ЦВ «Знаки и надписи на вагонах грузового парка колеи 1520 мм», утвержденным протоколом от 16-17 октября 2012 г. №57 Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества Независимых Государств, а также трафарет, указывающий наименование организации владельца и станции приписки.

К управлению хоппер-дозаторами, эксплуатируемыми на инфраструктуре ОАО «РЖД», допускается обслуживающая бригада из двух работников (один из которых назначается старшим), имеющих удостоверение на право управления хоппер-дозаторами, выданными в соответствии с требованиями Регламента проведения испытаний и выдачи прав управления специальным железнодорожным подвижным составом, утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 30 ноября 2020 г. № 2613/р.

Старший работник обслуживающей бригады хоппер-дозаторов обязан проверять и обеспечивать исправность разгрузочно-дозировочных устройств,

своевременно производить техническое обслуживание, в случае выявления неисправностей при проверке и в процессе выгрузки балласта, своевременно информировать установленным порядком балансодержателя о возникновении неисправностей для принятия мер по их устранению или выводу хоппер-дозаторов из эксплуатации, соблюдать ПТЭ, требования должностной инструкции и правил охраны труда. Старший работник обслуживающей бригады несет ответственность за выполнение требований Инструкции по эксплуатации хоппер-дозаторов на инфраструктуре ОАО «РЖД», подготовку к следованию и приведение хоппер-дозаторов в транспортное положение, за правильность соединения рукавов рабочих магистралей хоппер-дозаторов и за их подсоединение к локомотиву (компрессору).

Работник обслуживающей бригады участвует в управлении разгрузочно-дозировочными устройствами и техническом обслуживании хоппер-дозаторов под руководством старшего работника обслуживающей бригады и несет ответственность за правильность выполнения его указаний.

Руководителем работ по выгрузке балласта из хоппер-дозаторов должен назначаться представитель путевой машинной станции или дистанции пути (дистанции инфраструктуры) по должности не ниже дорожного мастера.

Руководитель работ и старший работник обслуживающей бригады хоппер-дозаторов несут ответственность за приведение разгрузочно-дозировочных устройств в транспортное положение после выгрузки.

Курсирование хоппер-дозаторов по железнодорожным путям общего пользования допускается только замкнутыми маршрутами (вертушками).

Курсирование порожних и груженых хоппер-дозаторов по железнодорожным путям общего пользования допускается без сопровождения их обслуживающей бригадой.

Количество хоппер-дозаторов в каждом маршруте определяется исходя из технологических требований и условий разгрузки.

Порожние и груженые хоппер-дозаторные маршруты, курсирующие в составе менее установленной графиком движения поездов нормы по длине или весу поезда, разрешается пополнять любым железнодорожным подвижным составом, не требующим отцепок на промежуточных железнодорожных станциях и не ограничивающим скорости движения маршрутов. Скорости следования таких грузовых поездов не должны превышать скоростей движения находящихся в поезде хоппер-дозаторов.

Вертушки хоппер-дозаторов дорогами приписываются к путевым машинным станциям, дистанциям пути и другим предприятиям.

Расформирование хоппер-дозаторных маршрутов не разрешается.

При производстве путевых работ в технологическое «окно» допускается объединение групп одиночных хоппер-дозаторов с другими хозяйственными поездами, согласно утвержденным технологическим процессам на ремонт и текущее содержание железнодорожного пути.

Хоппер-дозаторы могут следовать со скоростями, установленными для грузовых поездов, но не более:

ЦНИИ-ДВЗ-М с чугунными тормозными колодками - 80 км/ч;

ЦНИИ-ДВЗ-М с композиционными тормозными колодками - 90 км/ч;

55-76 – 90 км/ч;

ВПМ-770 и ВПМ-770Т – 90 км/ч;

19-6940 – 120 км/ч.

Для следования порожних и груженых хоппер-дозаторов по железнодорожным путям общего пользования разгрузочно-дозировочные устройства должны быть приведены грузоотправителем (отправителем) в транспортное положение, при котором:

наружные и внутренние крышки бункера закрыты, дозатор поднят на отметку «транспортное положение» шкалы штурвала-фиксатора, подпирает крышки бункера и закреплен в этом положении двумя винтовыми штурвалами-фиксаторами и четырьмя транспортными запорами (по два с каждой стороны) к раме вагона;

разобшительный кран закрыт – находится в положении «воздух выключен», а краны управления цилиндрами дозатора наружных и внутренних крышек находятся в положении «дозатор поднять», «крышки наружные закрыть», «крышки внутренние закрыть». Кроме того, в указанных положениях краны запираются предохранительными рычагами;

воздух из рабочей пневмомагистрали спущен;

резиновые соединительные рукава рабочей пневмомагистрали между хоппер-дозаторами соединены;

рабочая пневмомагистраль хоппер-дозаторов отсоединена от питательной магистрали локомотива (компрессора).

Перед отправлением хоппер – дозаторов с мест погрузки, где нет пунктов технического обслуживания вагонов, опробование автотормозов и выдачу справки об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии производятся в порядке, устанавливаемом руководителем соответствующего подразделения ОАО «РЖД».

Курсирование хоппер-дозаторов по железнодорожным путям общего пользования производится на основании согласованной перевозчиком заявки с оформлением грузоотправителем (отправителем) перевозочного документа в соответствии с Инструкцией по ведению на станциях коммерческой отчетности

при грузовых перевозках ОАО «РЖД», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 1 марта 2007 г. № 333р.

О приведении в транспортное положение, допускаемых скоростях движения и готовности груженых и порожних хоппер-дозаторов к следованию с допускаемыми скоростями движения, грузоотправителем (отправителем) делается запись в перевозочных документах в графе «Особые заявления и отметки отправителя», и на станции отправления в журнале дежурного по станции (форма ДУ-58 «Журнал диспетчерских распоряжений»).

При отправлении хоппер-дозаторов с промежуточных складов базирования и при следовании их после проведения технологического «окна» руководитель работ или старший работник обслуживающей бригады делает запись на станции отправления в журнал формы ДУ-58 о том, что все разгрузочно-дозировочные устройства хоппер-дозаторов проверены, осмотрены и приведены в транспортное положение.

При отправлении хоппер-дозаторов с щебеночных заводов и карьеров, новых с завода-изготовителя к месту приписки, в деповской или капитальный ремонт и обратно и в других возможных случаях запись в журнал формы ДУ-58 на станции отправления делает представитель грузоотправителя (отправителя).

В пути следования хоппер-дозаторов осмотр ходовых частей, рам, кузовов, автосцепных устройств, тормозного оборудования производится согласно Инструкции по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации (инструкция осмотрщику вагонов), утвержденной протоколом от 21-22 мая 2009 г. № 50 Совета по железнодорожному транспорту Государств – участников Содружества Независимых Государств.

При отцепке неисправного хоппер-дозатора составляются уведомление формы ВУ-23М, сопроводительный лист формы ВУ-26М, а также акт общей формы за подписью представителей станции и пункта технического обслуживания вагонов с указанием причин отцепки и станции приписки хоппер-дозатора.

Груженный хоппер-дозатор, отцепленный от маршрута по неисправности, до его отправки в ремонт должен быть разгружен и после этого приведен в транспортное положение.

Отремонтированные хоппер – дозаторы должны отправляться в депо приписки.

Цитата Приложения №16 к ИДП:

«5. Порядок движения вагонов-самосвалов (думпкаров) (далее – думпкар) по железнодорожным путям общего пользования устанавливается локальным

нормативным актом владельца инфраструктуры в соответствии с технической документацией на железнодорожный подвижной состав.

Порядок движения думпкаров по железнодорожным путям необщего пользования устанавливается локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Информацию о готовности груженого или порожнего думпкара к следованию по участку, максимально допускаемых скоростях движения и приведению его разгрузочных устройств в транспортное положение лицо, уполномоченное грузоотправителем (владельцем железнодорожного подвижного состава), указывает в перевозочных документах.

Пополнение маршрутов думпкаров разрешается только таким железнодорожным подвижным составом, который не требует отцепки на промежуточных железнодорожных станциях и не ограничивает скорости маршрутов думпкаров.

Пересылка в поездах думпкаров, направляемых в ремонт, производится только в порожнем состоянии со скоростью не более 60 км/ч; пересылка из ремонта производится со скоростями, установленными для грузовых поездов (для думпкаров ВС-100 и 2ВС-105 со скоростью не более 80 км/ч), при этом думпкары моделей 31-675, 31-675-01, 31-676, 31-676-01, 6ВС-60, 7ВС-60 и ВС-66 допускается ставить в любой части поезда, а все остальные – последними в хвосте грузового поезда.»

Комментарии к п. 5 Приложения №16 к ИДП:

Основные требования к эксплуатации вагонов-самосвалов (думпкаров) типов 6ВС-60 (далее – вагон самосвал (думпкар) 6ВС-60), 7ВС-60 (далее – вагон-самосвал (думпкар) 7ВС-60), ВС-66 (далее – вагон-самосвал (думпкар) ВС-66) и моделей 31-675 (далее – вагон-самосвал (думпкар) 31-675), 31-945 (далее – вагон-самосвал (думпкар) 31-945), 31-945-01 (далее – вагон-самосвал (думпкар) 31-945-01), 31-945-02 (далее – вагон-самосвал (думпкар) 31-945-02), а также их модификаций принадлежности ОАО «РЖД» установлены Инструкцией по эксплуатации вагонов-самосвалов (думпкаров) на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 28.07.2022 №1953/р, (далее – Инструкция по эксплуатации вагонов-самосвалов (думпкаров) на инфраструктуре ОАО «РЖД»).

Вагоны-самосвалы (думпкары), не упомянутые выше, эксплуатируются в соответствии с требованиями Инструкции по эксплуатации вагонов-самосвалов (думпкаров) на инфраструктуре ОАО «РЖД» с учетом действующих инструкций или руководств по эксплуатации, условий транспортирования (условий обращения) и других документов, регламентирующих порядок

эксплуатации и проведения технического обслуживания соответствующих типов и моделей вагонов-самосвалов (думпкаров).

Ходовые части, рама, кузов, автосцепное устройство, автоматические и ручные тормоза должны эксплуатироваться в соответствии с требованиями, установленными для грузовых вагонов.

Эксплуатация вагонов-самосвалов (думпкаров) на инфраструктуре ОАО «РЖД» осуществляется в соответствии с требованиями нормативных документов, перечисленных в п.1.6 Инструкции по эксплуатации вагонов-самосвалов (думпкаров) на инфраструктуре ОАО «РЖД».

Вагоны-самосвалы (думпкары) предназначены для перевозки и механизированной погрузки и разгрузки сыпучих и кусковых грузов с плотностью в разрыхленном состоянии 1,7-2,0 т/куб.м.

По конструкции вагон-самосвал (думпкар) представляет собой специализированный вагон со специальным кузовом и оборудованием для его наклона при разгрузке и возврата в транспортное положение.

Вагоны-самосвалы (думпкары) различных типов и моделей по принципу действия не отличаются друг от друга и имеют, в основном, одинаковую конструкцию основных узлов.

Устройство вагона-самосвала (думпкара) типа ВС-66 (модели 31-673) показано на рис. 2.16.12, а вагона-самосвала (думпкара) ВС-66 (модели 31-674 с переходной площадкой и ручным тормозом) на рис.2.16.13.

Основные технические характеристики вагонов-самосвалов (думпкаров) приведены в табл.2.16.2.

Разгрузка вагона-самосвала (думпкара) может производиться на любую сторону железнодорожного пути при помощи цилиндров разгрузки, поворачивающих кузов под углом 45 градусов. При наклоне кузова с использованием цилиндров разгрузки и механизмов открывания бортов со стороны разгрузки борт открывается, а с противоположной стороны – борт остается закрытым.

Краны управления, установленные с каждой стороны вагона-самосвала (думпкара), предназначены для управления разгрузкой и возвращением кузова в транспортное положение.

Каждый вагон-самосвал (думпкар) оборудован двумя независимыми пневматическими системами – тормозной и разгрузочной, которые питаются сжатым воздухом от локомотива. Разгрузочная магистраль вагонов-самосвалов (думпкаров) может питаться сжатым воздухом и от компрессора, установленного на железнодорожной платформе.

Для обеспечения необходимой прочности пол кузова думпкара сделан многослойным, он состоит из уложенного на раму нижнего стального листа, амортизирующей прослойки и верхнего стального листа (пакета листов).

Амортизирующей прослойкой обычно служат деревянные брусья толщиной 60 — 75 миллиметров.

На вагоны-самосвалы (думпкары), предназначенные для механизированной погрузки, разгрузки и перевозки сыпучих и кусковых грузов по магистральным железным дорогам, путям промышленных предприятий, строителей, открытых горных разработок распространяются требования ГОСТ-5973-2009 (Межгосударственный стандарт. Вагоны-самосвалы (думпкары) колеи 1520 мм. Общие технические условия)

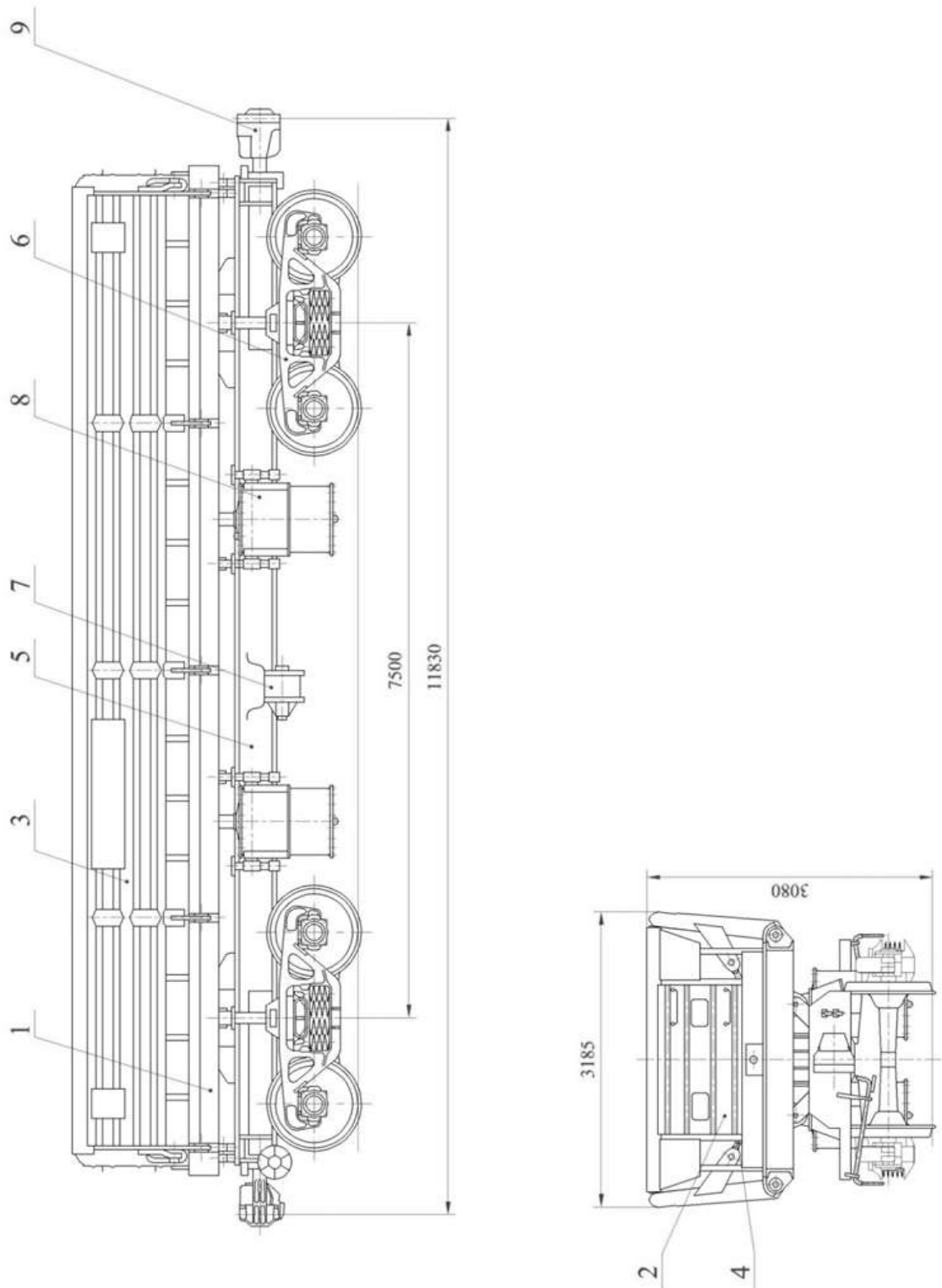


Рис.2.16.2 - Вагон-самосвал (думпкар) модели 31-673

Условные обозначения: 1 – верхняя рама; 2 – лобовая стенка; 3 – продольный борт; 4 – механизм открывания бортов; 5 – нижняя рама; 6 – тележка; 7 – тормоз; 8 – система разгрузки; 9 – автосцепка

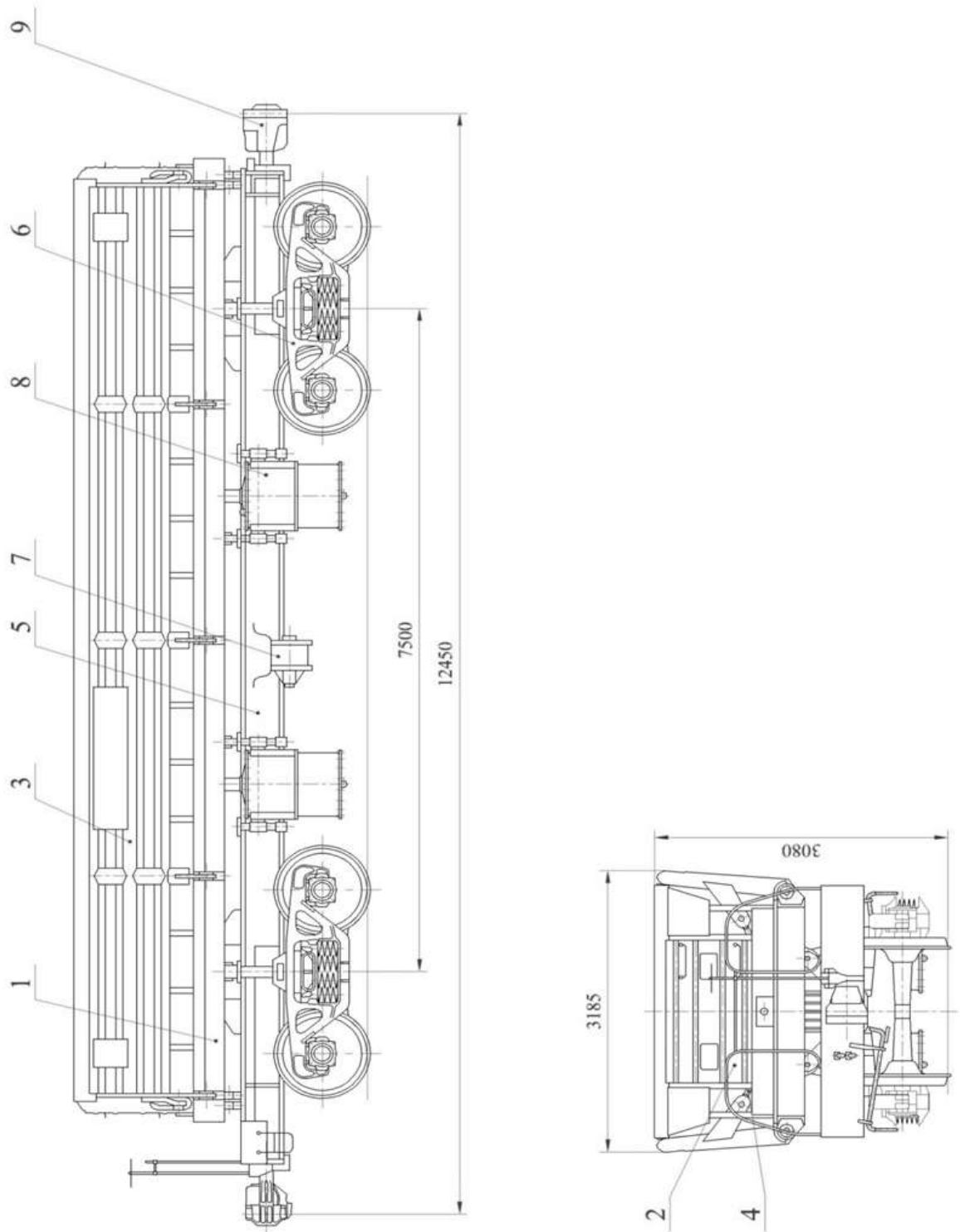


Рис.2.16.3 - Вагон-самосвал (думпкар) модели 31-674

Условные обозначения: 1 – верхняя рама; 2 – лобовая стенка; 3 – продольный борт; 4 – механизм открывания бортов; 5 – нижняя рама; 6 – тележка; 7 – тормоз; 8 – система разгрузки; 9 – автосцепка

Основные технические характеристики вагонов-самосвалов (думпкаров)

Показатели*	6BC-60	7BC-60		BC-66		Модель 31-675	Модель 31-945	Модель 31-945- 01	Модель 31-945- 02
	Модель 31-638	Модель 31-656	Модель 31-661	Модель 31-673	Модель 31-674				
Грузоподъемность, т	60	60	60	66	66	67	66	65	64
Объем кузова геометрический, м ³	26,2	32,0	32,0	35,2	35,2	35,2	36,0	36,0	36,0
Масса тары, т	27,4	26,8	27,05	26,6	26,85	26,4	28	29	30
Длина вагона по осям автосцепок, мм	11830	11830	12450	11830	12450	11830	11830	11830	11830
База вагона, м	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5
Высота вагона от уровня верха головки рельсов, мм	2740	2990	2990	3084	3084	3080	3205	3205	3205
Габарит	1-Т	1-Т	1-Т	1-Т	1-Т	1-Т	1-Т	1-Т	1-Т
Конструкционная скорость, км/ч	120	120	120	120	120	120	120	120	120
Рабочее давление в цилиндрах опрокидывания, МПа	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6

* Конструкционные особенности типов и моделей вагонов-самосвалов (думпкаров) изложены в Руководстве по эксплуатации 3165.00.00.000РЭ.

К управлению вагонами-самосвалами (думпкарами), эксплуатируемыми на инфраструктуре ОАО «РЖД», допускается обслуживающая бригада из двух работников (один из которых назначается старшим), имеющих удостоверение на право управления вагонами-самосвалами (думпкарами), выданными в соответствии с требованиями распоряжения № 2613/р.

Работник обслуживающей бригады вагонов-самосвалов (думпкаров) участвует в управлении опрокидыванием кузовов и техническом обслуживании думпкаров под руководством старшего работника обслуживающей бригады и несет ответственность за правильность выполнения его указаний.

Старший работник обслуживающей бригады несет ответственность за выполнение требований Инструкции по эксплуатации вагонов-самосвалов (думпкаров) на инфраструктуре ОАО «РЖД», за подготовку к следованию и приведение вагона-самосвала (думпкара) в транспортное положение, за

правильность соединения рукавов разгрузочных воздушных магистралей вагонов-самосвалов (думпкаргов) и за их подсоединение к локомотиву (компрессору).

Руководителем работ по разгрузке вагонов-самосвалов (думпкаргов) на перегоне или в пределах станции должен назначаться представитель путевой машинной станции или дистанции пути по должности не ниже дорожного мастера. Лица, назначаемые руководителями работ по выгрузке материалов из вагонов-самосвалов (думпкаргов), должны знать требования Инструкции по эксплуатации вагонов-самосвалов (думпкаргов) на инфраструктуре ОАО «РЖД».

Руководитель работ и старший работник обслуживающей бригады вагонов-самосвалов (думпкаргов) несут ответственность за приведение в транспортное положение разгрузочных устройств после разгрузки.

Курсирование вагонов-самосвалов (думпкаргов) 31-675, 31-675-01, 31-676, 31-676-01, 6BC-60, 7BC-60, BC-66 по железнодорожным путям общего пользования производится полносоставными маршрутами и укрупненными группами с пополнением (в порожнем и груженом состоянии) железнодорожным подвижным составом в соответствии с планом формирования.

Вагоны-самосвалы (думпкары) других моделей и типов курсируют с установленными скоростями отдельными маршрутами весом 2600 т, с пополнением любым железнодорожным подвижным составом в порожнем состоянии – до установленной длины, а в груженом состоянии – до указанного веса.

При производстве путевых работ в технологическое «окно» допускается объединение групп и одиночных вагонов-самосвалов (думпкаргов) с хозяйственными поездами, согласно утвержденным технологическим процессам на ремонт железнодорожного пути.

Допускается курсирование порожних и груженых вагонов-самосвалов (думпкаргов) по железнодорожным путям общего пользования без сопровождения их обслуживающей бригадой.

Допускаемые скорости движения устанавливаются в соответствии с Нормами допускаемых скоростей движения подвижного состава по железнодорожным путям колеи 1520 (1524) мм, утвержденными распоряжением ОАО «РЖД» от 8 ноября 2016 г. № 2240р.

Пересылка в поездах вагонов-самосвалов (думпкаргов), направляемых в ремонт, производится только в порожнем состоянии со скоростью не более 60 км/ч; пересылка из ремонта производится со скоростями, установленными для грузовых поездов, при этом думпкары 31-675, 31-675-01, 31-676, 31-676-01,

6BC-60, 7BC-60 и BC-66 допускается ставить в любой части поезда, а все остальные – последними в хвосте грузового поезда.

Для следования порожних и груженых вагонов-самосвалов (думпкаров) по железнодорожным путям общего пользования вагоны-самосвалы (думпкары) должны быть приведены грузоотправителем (отправителем) в транспортное положение, при котором:

воздух из разгрузочной магистрали выпущен;

краны управления разгрузкой и посадкой находятся в транспортном положении (рукоятка крана находится перпендикулярно корпусу);

концевые краны разгрузочной магистрали между вагонами закрыты;

рукав-удлинитель снят;

съемное устройство для питания вагонов-самосвалов (думпкаров) от питательной магистрали локомотива (компрессора) снято.

О приведении в транспортное положение, допускаемых скоростях движения и готовности груженых и порожних вагонов-самосвалов (думпкаров) к следованию грузоотправителем (отправителем) делается запись в перевозочных документах в графе «Особые заявления и отметки отправителя» и на станции отправления в журнале дежурного по станции (форма ДУ-58 «Журнал диспетчерских распоряжений»).

При отправлении вагонов-самосвалов (думпкаров) с промежуточных складов базирования и при их следовании после проведения технологического «окна» руководитель работ или старший работник обслуживающей бригады делает запись на станции отправления в журнал формы ДУ-58 о том, что все разгрузочные устройства для опрокидывания кузова вагонов-самосвалов (думпкаров) проверены, осмотрены и приведены в транспортное положение

При отправлении новых вагонов-самосвалов (думпкаров) с завода-изготовителя к месту приписки, в деповской или капитальный ремонт и обратно представитель грузоотправителя (отправителя) делает запись в журнал формы ДУ-58 о том, что все разгрузочные устройства для опрокидывания кузова вагонов-самосвалов (думпкаров) проверены, осмотрены и приведены в транспортное положение.

При отцепке неисправного вагона-самосвала (думпкара) составляются уведомление формы ВУ-23М, сопроводительный лист формы ВУ-26М, а также акт общей формы за подписью представителей станции и пункта технического осмотра вагонов с указанием причин отцепки и станции приписки вагона.

Груженный вагон-самосвал (думпкар), отцепленный от маршрута по неисправности, до его отправки в ремонт должен быть разгружен и после этого приведен в транспортное положение.

Отремонтированные вагоны-самосвалы (думпкары) должны отправляться в депо приписки.

Цитата Приложения №16 к ИДП:

«6. Специальный железнодорожный подвижной состав отправляется с железнодорожных станций для следования в нерабочем состоянии (в грузовых поездах или с отдельными локомотивами) по заявкам организаций-владельцев этого специального железнодорожного подвижного состава.

Подготовка специального железнодорожного подвижного состава к следованию в нерабочем состоянии производится отправителем в соответствии с требованиями, предусмотренными в ремонтной и эксплуатационной документации, разрабатываемой для данного специального железнодорожного подвижного состава или в соответствии с его паспортом (техническим паспортом) или формуляром. О приведении специального железнодорожного подвижного состава в транспортное положение отправителем должна быть сделана отметка в перевозочных документах.

Возможность транспортировки специального железнодорожного подвижного состава в составе грузового поезда и условия транспортирования определяются владельцем специального железнодорожного подвижного состава и указывается в перевозочных документах.

Постановка специального железнодорожного подвижного состава в составы грузовых поездов производится в соответствии с положениями, предусмотренными в технических условиях эксплуатации (инструкциях) подвижного состава, или в паспорте (техническом паспорте) подвижного состава, или формуляре, определяющих порядок эксплуатации соответствующего специального железнодорожного подвижного состава.

Основанием для передислокации специального железнодорожного подвижного состава является оформленный перевозочный документ.

Если в соответствии с эксплуатационной документацией или паспортом (техническим паспортом), или формуляром специальный железнодорожный подвижной состав должен следовать со скоростью менее установленной в графике движения для грузовых поездов, то в отметке о приведении специального железнодорожного подвижного состава в транспортное положение отправитель должен указать эту скорость.»

Комментарии к п. 6 Приложения №16 к ИДП:

Порядок приведения в транспортное положение и сопровождения специального подвижного состава на инфраструктуре ОАО «РЖД» установлен Инструкцией по приведению в транспортное положение, транспортированию и порядку сопровождения специального железнодорожного подвижного состава

на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 28 декабря 2020 г. №2927/р (далее – Инструкция по приведению в транспортное положение, транспортированию и порядку сопровождения специального железнодорожного подвижного состава на инфраструктуре ОАО «РЖД»).

Порядок допуска специального железнодорожного подвижного состава сторонних организаций на инфраструктуру ОАО «РЖД» определен Положением о порядке допуска специального железнодорожного подвижного состава сторонних организаций на инфраструктуру ОАО «РЖД», утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 23 января 2020 г. № 122/р.

Основные требования по эксплуатации, техническому обслуживанию, ремонту, транспортированию специального подвижного состава вне зависимости от его принадлежности, а также порядок действий работников ОАО «РЖД» при работе с указанным подвижным составом установлен Правилами эксплуатации специального железнодорожного подвижного состава на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденными распоряжением ОАО «РЖД» от 26 декабря 2016 г. №2676/р.

Специальный железнодорожный подвижной состав (далее - СПС) - железнодорожный подвижной состав, предназначенный для обеспечения строительства и функционирования инфраструктуры железнодорожного транспорта и включающий в себя несъемные самоходные подвижные единицы на железнодорожном ходу, такие как мотовозы, дрезины, специальные автомотрисы, железнодорожно-строительные машины с автономным двигателем и тяговым приводом, а также транспортеры, несамоходные единицы на железнодорожном ходу, такие как железнодорожно-строительные машины без тягового привода, прицепы и специальный железнодорожный подвижной состав, включаемый в хозяйственные поезда и предназначенный для производства работ по содержанию, обслуживанию и ремонту сооружений и устройств железных дорог, в том числе специальные вагоны грузового и пассажирского типа.

Специальный самоходный подвижной состав (далее - ССПС) - мотовозы, дрезины, специальные автомотрисы для перевозки необходимых для производства работ материалов или доставки работников к месту работы, железнодорожно-строительные машины, имеющие автономный двигатель с тяговым приводом в транспортном режиме.

Специальный несамоходный подвижной состав (далее - СНПС) - железнодорожно-строительные машины без тягового привода в транспортном режиме, прицепы и другой специальный подвижной состав, предназначенный для производства работ по содержанию, обслуживанию и ремонту сооружений

и устройств железнодорожного транспорта, включаемый в хозяйственные поезда.

К транспортированию по железнодорожным путям общего и необщего пользования, принадлежащим ОАО «РЖД» допускается специальный железнодорожный подвижной состав, конструкция которого соответствует согласованным и утвержденным у установленном порядке проектам и техническим условиям (ГОСТ 32216-2013 Специальный железнодорожный подвижной состав. Общие технические требования).

Каждая единица СПС, эксплуатируемая на железнодорожных путях общего и необщего пользования, принадлежащих ОАО «РЖД», должна иметь следующие отличительные знаки и надписи:

- технический знак принадлежности к железнодорожному транспорту Российской Федерации;
- наименование владельца СПС и места приписки;
- номер, табличку завода-изготовителя с указанием даты и места постройки СПС;
- идентификационные номера и приемочные клейма на составных частях в установленных местах;
- дата и место производства установленных видов ремонта;
- конструкционная скорость (для ССПС);
- серия и бортовой номер;
- таблички и надписи об освидетельствовании резервуаров, контрольных приборов;
- число мест – для СПС, предназначенного для доставки работников к месту производства работ и обратно.

Владельцем СПС является структурное подразделение ОАО «РЖД», на балансе которого находится СПС и являющееся собственником паспорта на соответствующий тип СПС.

Транспортирование СПС производится на основании согласованной перевозчиком заявки (распоряжение о транспортировке грузов между структурными подразделениями ОАО «РЖД» формы ГУ-13 (ГУ-13ВЦ/Э), заявка на перевозку грузов формы ГУ-12) с оформлением перевозочного документа, заполнение которого осуществляет грузоотправитель (структурное подразделение ОАО «РЖД», которое по договору перевозки выступает от своего имени или от имени владельца СПС и указано в перевозочном документе в графе «Грузоотправитель») в соответствии с Инструкцией по ведению на станциях коммерческой отчетности.

Транспортирование СПС может осуществляться:

с завода - изготовителя к месту приписки, в ремонт и из ремонта, при передаче с одной дороги на другую;

до места проведения строительных, путевых работ или до места временной дислокации и обратно.

Транспортирование СПС до места проведения работ или до места временной дислокации и обратно в пределах одной дороги может осуществляться:

отдельным локомотивом;

в составе хозяйственного поезда;

погруженным на открытый подвижной состав.

Скорость транспортирования должна устанавливаться по наименьшей скорости, разрешенной Нормами допускаемых скоростей движения подвижного состава по железнодорожным путям колеи 1520 (1524) мм, утвержденными ОАО «РЖД» от 8 ноября 2016 г. № 2240р, и не должна превышать скоростей движения, установленных приказом первого заместителя генерального директора ОАО «РЖД» в соответствии с Регламентом по подготовке, согласованию и утверждению приказов об установлении допускаемых скоростей движения, утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 14 февраля 2020 г № 319/р.

При следовании СПС со скоростью менее установленной в графике движения для грузовых поездов, грузоотправитель должен указать эту скорость в графе «Место для особых отметок и штампов» перевозочного документа.

Постановка специального железнодорожного подвижного состава в составы грузовых поездов производится в соответствии с положениями, предусмотренными в ПТЭ, технических условиях (инструкциях, руководствах по эксплуатации) или паспортных данных, определяющих порядок эксплуатации соответствующего специального железнодорожного подвижного состава. На основании указанных нормативных документов грузоотправитель (отправитель) определяет и обосновывает необходимость особых условий постановки СПС в состав поезда (головную, среднюю или хвостовую), количество вагонов прикрытия и вносит соответствующую отметку в графу «Особые заявления и отметки отправителя» перевозочного документа.

При необходимости постановки с СПС в поезд, вагоны прикрытия выделяются из числа вагонов рабочего парка станции в соответствии с действующим планом формирования. Перед предъявлением СПС к осмотру и оформлением перевозочных документов, отправитель согласовывает наличие указанного подвижного состава для формирования прикрытия с начальником (заместителем начальника) станции. Исходя из наличия (ожидаемого поступления) подвижного состава для формирования вагонов прикрытия

определяется дата назначения комиссии по оценке готовности СПС к транспортированию.

При отсутствии на станции отправления вагонов прикрытия, обязанности по их поиску, для последующего отправления по необходимому маршруту, возлагаются на грузоотправителя (отправителя).

На железнодорожной станции отправления руководитель работ или машинист СПС (старший обслуживающей бригады) должны сделать запись в журнале формы ДУ-58 «Журнал диспетчерских распоряжений» о приведении СПС в транспортное положение, допускаемых скоростях транспортирования, об особых условиях управления тормозами, о правильности погрузки груза и его закреплении, соблюдении габарита погрузки и готовности СПС к транспортированию и заверяет ее своей подписью с указанием фамилии и должности.

Порядок расстановки единиц СПС в составе хозяйственного поезда, отправляемого к месту проведения работ или к месту временной дислокации и обратно, при его формировании осуществляется в зависимости от выполнения СПС технологических операций, конструктивных особенностей тормозной системы, условий устойчивости от выжимания и опрокидывания каждой единицы СПС от действия максимальных продольных сил в поезде и проходимости сцепов единиц СПС кривых участков пути.

При отправлении хозяйственного поезда или отдельного СПС с места производства работ до железнодорожной станции, ограничивающей закрываемый перегон, или до станции назначения, руководитель работ (машинист СПС или старший обслуживающей бригады, старший проводник или работник, осуществляющий сопровождение хозяйственного поезда в соответствии с нормативными документами) посредством регистрируемой связи передает уведомление дежурному по станции, ограничивающей закрываемый перегон, о приведении подвижного состава в транспортное положение, правильности погрузки груза и его закреплении, соблюдении габарита погрузки и готовности следования на станцию, которое дежурный по станции фиксирует в журнале формы ДУ-58.

Порядок опробования и эксплуатации тормозов перед отправлением и при движении должен осуществляться в соответствии с Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами СПС и Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденных протоколом от 6-7 мая 2014 г. № 60 Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества Независимых Государств.

Все маневровые работы на станции с единицами СПС должны осуществляться в соответствии с ПТЭ, Правилами эксплуатации СПС и ТРА станций, инструкциями или руководствами по эксплуатации соответствующих серий СПС.

Скорость движения единицы СПС или части хозяйственного поезда при сцеплении с другой единицей СПС или частью хозяйственного поезда должна быть не более 3 км/ч.

Наличие трафарета «С горки не спускать» не допускает производство маневров толчками и роспуск с сортировочных горок данного СПС, который может быть пропущен через сортировочную горку только с маневровым локомотивом.

Наличие трафарета «Через горку не пропускать» запрещает пропуск данного СПС через сортировочные горки.

Отметки «С горки не спускать» и «Через горку не пропускать» проставляются в графе «Место для особых отметок и штампов» перевозочного документа.

Отправление СПС со станции осуществляется при наличии оформленных перевозочных документов и натурального листа поезда формы ДУ-1.

СПС, пересылаемый в недействующем состоянии, может транспортироваться отдельным локомотивом, в составе грузового поезда или погруженным на открытый подвижной состав с соблюдением требований ПТЭ и других нормативных документов, регламентирующих порядок транспортирования и сопровождения СПС.

Отдельным локомотивом можно транспортировать одну или несколько единиц СПС при наличии конструкционной возможности.

Путевые машины тяжелого типа (путеукладочные, щебнеочистительные, снегоуборочные и другие), краны на железнодорожном ходу и другие единицы специального железнодорожного подвижного состава (передвижные электроустановки, машины для рытья котлованов, для погружения свайных фундаментов под опоры контактной сети и другие) отправляются с железнодорожных станций для следования в нерабочем состоянии (в грузовых поездах или с отдельными локомотивами) только по заявкам организаций - владельцев этого специального железнодорожного подвижного состава.

Для проверки готовности СПС к транспортированию с завода-изготовителя к месту приписки, в плановый ремонт на специализированные предприятия и из ремонта, при передаче с одной дороги на другую каждая единица СПС осматривается комиссией, назначаемой телеграммой заместителя начальника железной дороги по территориальному управлению. В состав комиссии по оценке готовности СПС к транспортированию должны входить:

председатель – представитель грузоотправителя (отправителя) на основании приказа руководителя соответствующего подразделения;

члены комиссии:

начальник станции отправления или его заместитель;

представитель вагонного хозяйства (начальник ПТО эксплуатационного вагонного депо);

старший проводник, сопровождающий единицу или единицы СПС.

После осмотра единицы СПС комиссия составляет акт о готовности ее к транспортированию в 4-х экземплярах:

один экземпляр акта передается старшему проводнику, сопровождающий СПС (отдельные единицы СПС);

второй экземпляр акта прикладывается к перевозочным документам;

третий экземпляр акта остается в делах станции отправления;

четвертый экземпляр акта остается у грузоотправителя (отправителя).

На каждую отправляемую единицу СПС составляется отдельный акт о готовности ее к транспортированию.

Образец акта приведен в Приложении 1 к Инструкции по приведению в транспортное положение, транспортированию и порядку сопровождения специального железнодорожного подвижного состава на инфраструктуре ОАО «РЖД».

Цитата Приложения №16 к ИДП:

«7. Локомотивы, мотор-вагонный подвижной состав в недействующем состоянии отправляются по заявкам их владельцев, руководителей ремонтных предприятий после технического обслуживания и комиссионной проверки их технического состояния, оформленных соответствующим актом в трех экземплярах. В акте, который предъявляется вместе с заявкой, указывается разрешаемая скорость следования локомотива, мотор-вагонного подвижного состава. Второй экземпляр акта вручается проводнику локомотива, мотор-вагонного подвижного состава, третий экземпляр остается у отправителя.

Электровозы и тепловозы, отправляемые в недействующем состоянии, ставятся в грузовом поезде вслед за ведущим локомотивом, но не более двух односекционных или одного трехсекционного или двухсекционного локомотива.

Пересылка большего количества локомотивов разрешается владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) при условии отправления локомотивов с нагрузкой не более 8,1 т на погонный метр сплотками в количестве от 3 до 10 двухсекционных, 7 трехсекционных или 20 односекционных локомотивов (не считая ведущего

локомотива), при этом ведущим локомотивом допускается назначать один из локомотивов сплотки.

При пересылке в грузовых поездах мотор-вагонного подвижного состава, последний ставится в хвост грузового поезда.

Паровозы с тендерами, отправляемые в холодном состоянии, ставятся вслед за ведущим локомотивом в количестве, устанавливаемом локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). Постановка холодного паровоза в голове поезда при двойной тяге производится в зависимости от верхнего строения железнодорожного пути и искусственных сооружений и разрешается владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования). Паровозы с четырех- и шестиосными тендерами разрешается отправлять тендером вперед, паровозы с трехосными тендерами ставятся в поезд только трубой вперед.

8. Перемещение спецформирований производится по заявкам их начальников в порядке, устанавливаемом локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к пп. 7, 8 Приложения №16 к ИДП:

Локомотивы и мотор-вагонный подвижной состав разрешается пересылать в действующем и недействующем (холодном) состояниях в порядке регулировки и пополнения парка внутри дороги и между дорогами, в пункты ремонта и из ремонта, а также с заводов постройки с приложением установленной технической документации.

Электровозы, тепловозы и паровозы разрешается пересылать в одиночном порядке, в поездах и сплотками (группой сцепленных локомотивов).

Мотор-вагонный подвижной состав разрешается пересылать с отдельным локомотивом, составами, секциями и отдельными вагонами в грузовых поездах.

Локомотивы в недействующем состоянии отправляются по заявкам начальника депо или администрации завода после проверки их технического состояния.

Локомотивы, пересылаемые в действующем и недействующем состояниях, по своему техническому состоянию должны обеспечивать безопасность движения и технику безопасности.

Запрещается пересылать локомотивы с прокатом и толщиной бандажей, износом их гребней, другими деталями ходовой части, размеры которых в пути следования могут превышать предельно допускаемые нормы.

Запрещается производить маневры толчками и распускать с горки электровозы, тепловозы, паровозы в недействующем состоянии, мотор-вагонный подвижной состав. Они могут быть пропущены через сортировочную горку только с маневровым локомотивом.

Пересылаемые локомотивы должны удовлетворять требованиям габарита приближения строений и подвижного состава железных дорог колеи 1520 мм

Для обеспечения безопасного следования локомотивов, доставку их в пункты назначения в исправном и комплектном состоянии вместе с инструментом, инвентарем, запасными частями, материалами и технической документацией начальники депо и директора заводов назначают работников, сопровождающих локомотивы из числа машинистов, их помощников.

Разовое разрешение на перемещение по железным дорогам Российской Федерации локомотивов, принадлежащим другим ведомствам, предприятиям и организациям, серии которых обращаются на этих железных дорогах, выдается начальником региональной дирекции инфраструктуры, а локомотивов, серии которых не обращаются на железных дорогах России - начальником Центральной дирекции инфраструктуры. Разрешение выдается на основании заявки отправителя, к которой прилагается акт проверки технического состояния локомотива (форма ТУ-25).

Скорости движения локомотивов по главным путям перегонов, главным и приемо-отправочным путям станций определяются дирекцией инфраструктуры, исходя из норм допускаемых скоростей движения локомотивов по железнодорожным путям колеи 1520 (1524) мм, установленных руководящими документами, фактического состояния пути на каждом участке, и утверждаются начальником дирекции инфраструктуры.

Этот порядок определения скорости движения локомотивов распространяется и на серии локомотивов, принадлежащих другим ведомствам, предприятиям и организациям, в случае если такие серии локомотивов обращаются на инфраструктуре ОАО «РЖД».

Перемещение локомотивов (кроме паровозов и тепловозов ТГМ-1, ТГМ-3) и мотор-вагонного подвижного состава в недействующем состоянии в составе грузовых поездов и отдельными сплотками при отсутствии технических дефектов, препятствующих их безопасному следованию, должно осуществляться с установленной графиком для грузовых поездов скоростью, но не выше максимальной скорости, установленной по пути для серии пересылаемых локомотивов. В случае если в руководящих документах не предусмотрены скорости движения для каких-либо серий локомотивов, то они определяются отдельными указаниями ОАО «РЖД».

Скорость следования недействующего локомотива во всех случаях не должна превышать скорости, указанной в акте формы ТУ-25. Не допускается в акте формы ТУ-25 безосновательно занижать разрешаемую скорость следования локомотива.

При следовании в поезде недействующего локомотива машинисту ведущего локомотива выдается предупреждение с указанием установленной по участку скорости движения поезда.

Действующим локомотивам из числа сплотки или перемещаемым в одиночном порядке в действующем состоянии, не имеющим или с неисправными устройствами автоматической локомотивной сигнализации с автостопом, не разрешается следование по участкам, оборудованным путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации.

Сплотки локомотивов разрешается отправлять к месту назначения впереди всех грузовых поездов вслед за пассажирскими, а одиночные локомотивы - с первым поездом, назначение которого совпадает с маршрутом следования пересылаемого локомотива.

Ответственность за правильную установку сигналов на сплотке локомотивов в пути следования и ограждение ее в случае остановки поезда на перегоне возлагается на машиниста ведущего локомотива.

Локомотив, на котором в пути следования обнаружена неисправность, препятствующая его дальнейшему следованию, и которая не может быть устранена силами проводников локомотивов, должен быть без задержки доставлен установленным на железной дороге порядком в ближайшее профильное ремонтное локомотивное депо, располагающее техническими средствами для выполнения ремонта. Депо обязано в кратчайший срок выполнить ремонт локомотиву. Счет за ремонт вместе с калькуляцией его стоимости предъявляется отправителю.

При обнаружении в пути следования у локомотива ползуна (выбоины) на колесной паре он должен быть доведен на ремонт до ближайшего пункта ремонта локомотивов в порядке и со скоростями (в зависимости от глубины ползуна), установленными Правилами технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации.

Электровозы, тепловозы, мотор-вагонный подвижной состав, направляемые с заводов промышленности на железные дороги, передислоцируемые с одной железной дороги на другую железную дорогу в порядке пополнения парка локомотивов, перемещаемые на заводы АО «Желдорремаш», в ремонтные локомотивные депо на ремонт и обратно, отправляются, как правило, в недействующем состоянии.

На закрепленных участках обращения железных дорог электровозы и тепловозы могут пересылаться в порядке регулировки парка в действующем состоянии с поездом или резервом. Разрешается отправка в действующем состоянии электровозов и тепловозов на заводы для ремонта, в другие депо и/или обратно, если пункты ремонта расположены в пределах закрепленных плеч обращения локомотивов.

Электровозы и тепловозы, отправляемые в недействующем состоянии по двум и более железным дорогам, могут ставиться в грузовом поезде вслед за ведущим локомотивом не более двух односекционных или одного трехсекционного (двухсекционного), а в пределах одной железной дороги - в количестве, устанавливаемом начальником региональной дирекции инфраструктуры

Пересылка пассажирских электровозов и тепловозов в недействующем состоянии из пунктов оборота в количестве одного локомотива производится в голове пассажирского поезда вслед за ведущим локомотивом.

В случае пересылки недействующих одиночных локомотивов из пунктов оборота без сопровождения локомотивными бригадами контроль за их состоянием возлагается на локомотивную бригаду ведущего локомотива.

Пересылка электровозов в зимнее время по неравномерности движения поездов в пределах плеч обслуживания электровозов осуществляется при поднятых токоприемниках и включенных мотор-вентиляторах в сопровождении машиниста или помощника машиниста, имеющего право управления данным типом локомотива. Пересылка тепловозов и дизель-поездов в зимнее время производится при заглушенных вентиляционных заборных устройствах секций холодильников и тяговых электродвигателей.

При пересылке в грузовом поезде мотор-вагонный подвижной состав ставится в хвосте поезда одной группой (головным вагоном, обращенным к последнему грузовому вагону) в количестве, устанавливаемом начальником региональной дирекции инфраструктуры.

Прицепные и моторные вагоны электропоездов могут транспортироваться в хвосте грузового поезда и без головного вагона. В этом случае автосцепка прицепного или моторного вагонов, (имеющая увеличенную высоту оси автосцепки над уровнем верха головки рельсов), которая будет сцепляться с автосцепкой грузового вагона, опускается путем замены маятниковых подвесок, предусмотренных конструкцией автосцепного устройства, на маятниковые подвески, удлиненные на 10-12 мм. Снятые маятниковые подвески укладываются в один из транспортируемых вагонов.

Паровозы с тендерами, отправляемые в холодном состоянии по двум и более дорогам, могут ставиться вслед за ведущим локомотивом в количестве не

более одного, а в пределах одной железной дороги в количестве, установленном начальником региональной дирекции инфраструктуры.

Постановка холодного паровоза в голове поезда при двойной тяге (работе локомотивов по системе многих единиц) производится в зависимости от верхнего строения пути и искусственных сооружений и разрешается начальником региональной дирекции инфраструктуры.

Паровозы с четырех- и шестиосными тендерами разрешается отправлять тендером вперед, паровозы с трехосными тендерами ставятся в поезд только трубой в перед.

Паровозы, отправляемые в холодном состоянии, освобождаются полностью от топлива и воды и должны следовать со снятыми ведущими и навешенными сцепными дышлами.

Пересылка в холодном состоянии паровозов ТЭ при угольном отоплении производится с догрузкой тендеров типа К4Т32 массой 14т, типа К4Т26 - 7т. При нефтяном отоплении догрузка соответственно уменьшается на 2,5 т. Догрузка тендеров в летнее время производится водой, в зимнее время при угольном отоплении используются уголь или балласт, при нефтяном - топочный мазут.

Движущий и парораспределительный механизмы, арматура котла паровоза для предупреждения коррозии смазываются техническим вазелином. Поверхности трения пальцев кривошипов, подшипников, снятых дышел, штоков поршней, параллелей (кроме многоплоскостных) и др. во избежание забоин закрываются войлоком, который обматывается мягкой проволокой. Ползуны устанавливаются и закрепляются в одном из крайних положений, а снятые дышла укладываются и закрепляются на тендере.

Паровозы, имеющие централизованную раздачу смазки, перед отправкой оборудуются специальным приводом к пресс-масленкам от кулисы через эксцентриковую тягу или фитильным смазыванием для обеспечения бесперебойной подачи масел.

При перемещении паровозов в холодном состоянии устанавливается следующая скорость: пассажирских не свыше - 60 км/ч; грузовых с диаметром ведущих и сцепных колес более 1250 мм - 50 км/ч, грузовых паровозов с диаметром ведущих и сцепных колес 1250 мм и менее - 40 км/ч.

Паровозы западноевропейского типа, с раздвинутыми колесными центрами и приспособленные к следованию по колею 1520(1524) мм, разрешается отправлять: в холодном состоянии в количестве не более пяти в сплотке и одиночным порядком в горячем состоянии или в холодном при ведущем отдельном локомотиве. Во всех случаях скорость следования указанных паровозов не должна превышать 15 км/ч.

По мостам, не допускающим движения без ограничения скорости поездов с паровозами тяжелее серии ЭУ, пропуск холодных паровозов ФД допускается со скоростью не более 40 км/ч. По мостам, на которых требуется ограничение скорости для паровозов серии ЭУ, холодные паровозы, не тяжелее по массе серии СО, могут пропускаться со скоростью, установленной для паровозов серии ЭУ. Возможность пропуска и скорость следования по таким мостам паровозов ФД устанавливается в зависимости от грузоподъемности и технического состояния моста. При ограничении возможности установки в поезде паровозов непосредственно друг за другом из-за технического состояния моста паровозы отделяются друг от друга и от ведущего локомотива груженными вагонами в количестве не менее восьми осей.

Разрешение на пересылку паровозов в пределах одной железной дороги со снятыми сцепными дышлами и выкаченной колесной парой выдается начальником региональной дирекции инфраструктуры. При этом скорость следования устанавливается для пассажирских паровозов не свыше 40 км/ч, для грузовых паровозов независимо от диаметра колес - 30 км/ч.

Пересылка паровозов в пределах нескольких железных дорог со снятыми сцепными дышлами допускается в каждом отдельном случае с разрешения Дирекции тяги и Дирекции инфраструктуры - филиалов ОАО «РЖД».

Перевозка паровозов промышленных предприятий, имеющих диаметр колес менее 1200 мм, разрешается на четырехосных платформах. Перевозка указанных паровозов производится как в собранном, так и в разобранном виде в полном соответствии с правилами перевозок и техническими условиями на погрузку и крепление грузов. Нагрузка на ось платформы с погруженным паровозом не должна превышать 21 т.

Сцепление холодных паровозов в сплотках разрешается производить друг с другом головными частями (труба с трубой), но при этом допускаемые скорости движения тендером вперед паровозов типа 1-5-0 (Л, СО, Е всех индексов) по кривым участкам пути радиусом 750 м и менее с рельсами Р43 и легче устанавливаются в полном соответствии с утвержденными нормами допускаемых скоростей движения локомотивов.

По указанию ОАО «РЖД» разрешается пересылка отдельных тендеров, как правило, попарно и сцепленных между собой стяжными ящиками. При пересылке одного тендера с места отправления к стяжному ящику должна быть прицеплена платформа, которая следует вместе с тендером до места его назначения

При пересылке значительного числа локомотивов разрешается отправлять локомотивы с нагрузкой не более 8,1 т на погонный метр сплотками в количестве от 3 до 10 двухсекционных, 7 трехсекционных или 20

односекционных локомотивов (не считая ведущего локомотива) в сопровождении не менее 3 проводников локомотивов на каждые пять локомотивов. Ведущим локомотивам при этом может быть один из локомотивов сплотки, если эта серия допущена к обращению на данном участке, или участковый локомотив.

При пересылке в недействующем состоянии сплотов локомотивов с заводов промышленности, в пункты ремонта и обратно, на заводы и другие дороги каждый локомотив должен быть подготовлен к транспортировке в соответствии с «Положением о порядке пересылки локомотивов и моторвагонного подвижного состава на инфраструктуре железнодорожного транспорта ОАО «РЖД», утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 26 августа 2011 г. №1873р.

Пересылка электровозов и тепловозов в порядке регулировки парка на участках их обращения осуществляется не более пяти в сплотке без сопровождения локомотивной бригады при температуре наружного воздуха для:

электровозов – при плюсовой температуре и отсутствии снежного покрова;

тепловозов – не ниже +10 °С.

Во всех остальных случаях пересылка осуществляется не более трех электровозов в сплотке с поднятыми токоприемниками и с обязательным включением мотор-вентиляторов электровозов и дизель-генераторной установки тепловозов в сопровождении каждого не участвующего в тяге локомотива одним машинистом или помощником машиниста с правом управления локомотивом.

Основные маршруты следования сплотов устанавливаются Дирекцией управления движением и Дирекцией тяги - филиалами ОАО «РЖД».

В конце сплотки электровозов и тепловозов разрешается ставить в зимнее время вагон-теплушку для проводников локомотивов, включая его тормозные приборы в тормозную сеть независимо от наличия тормозов в сплотке.

Цитата Приложения №16 к ИДП:

«9. Вагоны метрополитенов пересылаются сплотками, сформированными из вагонов метрополитена (до 12 вагонов) и 2 порожних грузовых вагонов прикрытия, оборудованных переходными сцеплениями, устанавливаемыми взамен типовых головок автосцепок и прицепляемых по одному с каждой стороны сплотки. Для сопровождения вагонов метрополитена отправителем выделяются проводники, для проезда которых используется в летнее время

один из вагонов метрополитена, а в зимнее время – вагон-теплушка, используемый в качестве одного из вагонов прикрытия.

Для определения пригодности к следованию пересылаемые вагоны метрополитенов осматриваются комиссией, назначаемой отправителем. В состав комиссии включается представитель пункта технического обслуживания вагонов владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). Комиссия составляет в трех экземплярах акт проверки технического состояния отправляемых вагонов. Первый экземпляр акта остается в организации, отправляющей вагоны, второй – вручается старшему группы проводников, третий – используется для заявки железнодорожной станции на отправление вагонов.

Транспортировка подготовленной сплотки производится отдельным локомотивом. Постановка вагонов метрополитена в состав поезда, а также пропуск их через сортировочные горки не допускается.

Пропуск вагонов метрополитена по железнодорожным путям устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) на основании конструкторской документации.»

Комментарии к п. 9 Приложения №16 к ИДП:

Вагон метрополитена — тип рельсового подвижного состава (вагон), предназначенный для эксплуатации на линиях метрополитена. Ввиду особенностей эксплуатации, вагоны метрополитена имеют существенные отличия от вагонов и локомотивов обычных наземных железных дорог. В подавляющем большинстве вагоны метрополитена перевозят пассажиров, однако существуют и специализированные вагоны: для хозяйственных нужд метрополитена и грузовые.

Пропуск вагонов метрополитена по железнодорожным путям производится в прямых и кривых радиусом более 300 м со скоростями, установленными для грузовых поездов, но не свыше 75 км/ч. По кривым радиусом 300 м и менее скорость движения не должна превышать: в кривых радиусом до 60 м - 15 км/ч, радиусом от 61 до 100 м - 30 км/ч, радиусом от 101 до 300 м - 60 км/ч.

Комментарии к приложению № 17 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации «Порядок движения специального подвижного состава на комбинированном ходу»

I. Общие положения

Цитата Приложения №17 к ИДП:

«1. Специальный подвижной состав на комбинированном ходу (далее – СПК) для движения по железнодорожным путям должен быть оборудован устройствами в соответствии с требованиями технической и эксплуатационной документации, утверждаемой владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

СПК должен иметь надежное шунтирование рельсовых цепей, при движении обозначается сигналами в соответствии с главой VIII Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 1 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее – Правила).»

Комментарии к п. 1 Приложения №17 к ИДП:

Основные положения и требования к организации работы машиниста (водителя) (далее – машинист) специального подвижного состава на комбинированном ходу (далее – СПК) на инфраструктуре ОАО «РЖД», а также требования к причастным службам, осуществляющим взаимодействие в процессе пропуска СПК по участкам следования установлены Инструкцией по эксплуатации специального подвижного состава на комбинированном ходу на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 29 июля 2022 г. № 1979/р. (далее – Инструкция по эксплуатации специального подвижного состава на комбинированном ходу на инфраструктуре ОАО «РЖД»).

Эксплуатация СПК на инфраструктуре ОАО «РЖД» должна осуществляться в соответствии с Инструкцией по эксплуатации специального подвижного состава на комбинированном ходу на инфраструктуре ОАО «РЖД», на основании местных инструкций, разработанных с учетом конкретных условий эксплуатации СПК.

На перегонах, имеющих тоннели или мосты, а также сложные условия плана и профиля пути, порядок движения СПК устанавливает начальник региональной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД».

СПК – это машины, приспособленные к использованию различного технологического оборудования для технического обслуживания и ремонта инфраструктуры железнодорожного транспорта, доставки грузов и работников ОАО «РЖД» по рельсовым и безрельсовым путям, выполнения маневровых работ, а также для проведения аварийно-восстановительных работ.

К СПК относятся грузовые, легковые автомобили, экскаваторы и другая техника на колесном или гусеничном ходу, на раме которых установлены металлические колеса (направляющие) для движения по рельсам железнодорожного пути, которые могут самостоятельно заезжать (съезжать) на железнодорожные пути и передвигаться по ним.

Каждая съемная подвижная единица на комбинированном ходу должна иметь следующие отличительные четкие знаки и надписи:

- технический знак (цифровой код) принадлежности к железнодорожной администрации;
- наименование владельца СПК;
- номер, табличка с указанием завода-изготовителя, дата и место постройки;
- идентификационные номера и приемочные клейма на составных частях в случаях и в местах, установленных конструкторской документацией или документами стандартизации;
- дата и место производства установленных видов ремонта;
- конструкционную скорость для движения по железнодорожным путям;
- число мест предназначенных для перевозки людей;
- серия и бортовой номер, паспортная грузоподъемность и дата проведения следующего ЧТО и ПТО для СПК, оборудованных крановыми установками и монтажными вышками.

Знаки и надписи на СПК наносятся в соответствии с требованиями конструкторской документации.

Каждая машина СПК должна иметь:

- формуляр (паспорт), составленный поставщиком или разработчиком конструкторской документации;
- руководство по эксплуатации машины СПК или техническое описание и инструкцию по эксплуатации;
- паспорта воздушных резервуаров, имеющих на машинах СПК;
- паспорта (формуляры) и инструкции по эксплуатации основных комплектующих изделий: силовой установки, гидropередачи, генератора и других изделий согласно ведомости эксплуатационных документов.

Формуляр и другая эксплуатационная документация, включая

документацию установленных на машинах СПК комплектующих изделий, должны храниться у лица, ответственного за его эксплуатацию и содержание в исправном состоянии. Руководство или инструкция по эксплуатации должны находиться у машиниста СПК.

На каждом находящимся в эксплуатации СПК должны быть:

журнал учета работы, периодических технических обслуживаний и ремонтов;

акт последнего комиссионного технического осмотра (порядок прохождения КТО для СПК);

бортовой журнал по форме согласно приложению к Инструкции по эксплуатации специального подвижного состава на комбинированном ходу на инфраструктуре ОАО «РЖД»;

основные запчасти согласно ведомости эксплуатационной документации; два огнетушителя;

сигнальные принадлежности – два рожка сигнальных, 12 петард сигнальных железнодорожных, два комплекта флагов сигнальных (красного и желтого цветов), два ручных сигнальных фонаря;

аптечка с набором медикаментов и перевязочных средств для оказания первой медицинской помощи;

два тормозных башмака и два противооткатных упора против сползания машины на земле.

Форма бортового журнала приведена на рисунке 5.137.

Форма
бортового журнала

_____ (наименование СПК)

тип _____ № _____

_____ (наименование предприятия)

Дата	Место работ, наименование выполненных работ	Место и время заезда СПК на ж.д. путь	№ приказа диспетчера о занятии перегона (пути станции)	Место и время съезда с ж.д. пути	№ приказа диспетчера об освобождении перегона (пути станции)	ФИО, Подпись машиниста
1	2	3	4	5	6	7

Рисунок 5.137 – Форма бортового журнала СПК

Для движения по железнодорожным путям машина СПК должна быть оборудована:

- устройством для движения по рельсам железнодорожного пути;
- штатным шунтирующим устройством;
- временным шунтирующим устройством;
- жестким сцепным устройством, для сцепления с транспортным средством железнодорожного транспорта;
- двумя носимыми радиостанциями;
- в зависимости от участка обращения двухдиапазонной или трехдиапазонной локомотивной радиостанцией для связи с поездным диспетчером, дежурным по станции, машинистами поездов и дежурными по переездам, телефоном перегонной связи;
- проблесковым маячком желтого цвета;
- двумя тормозными башмаками;
- световыми приборами подачи сигналов ограждения подвижного состава;
- прибором для подачи звукового сигнала;
-
- локомотивными устройствами автоматической локомотивной сигнализации, а также оборудоваться устройствами безопасности для СПК (с регистрацией параметров движения).

Съемная подвижная единица на комбинированном ходу должна обеспечивать надежное шунтирование рельсовых цепей. Сопротивление шунтирующего устройства не должно превышать 0,01 Ом. Проверка штатного и временного шунтирующих устройств должна проводиться 1 раз в 3 месяца с отметкой их работоспособности в журнале учета работы периодических технических обслуживаний и ремонтов с составлением акта за подписью работника производившего измерения и машиниста СПК.

Проверка шунтирующих устройств должна проводиться на контрольных пунктах АЛС (КП), в пунктах технического обслуживания локомотивных или мотор-вагонных депо, в центрах по техническому обслуживанию и ремонту локомотивных устройств безопасности или электромехаником СЦБ, на месте базирования машины СПК, с применением измерительных приборов поверенных установленным порядком.

Оборудование радиосвязи СПК должно быть совместимо с устройствами поездной радиосвязи инфраструктуры участка следования и обеспечивать связь руководителя работ с дежурными по станции, ограничивающими перегон или с поездным диспетчером. Для возможности переговоров при неисправности

поездной радиосвязи СПК с дежурными по станциям, ограничивающим перегон, рабочее место поездного диспетчера должно быть оснащено трубкой перегонной связи, совместимой с перегонной связью участка обращения.

Оборудование радиосвязи СПК должно быть совместимо с устройствами поездной радиосвязи инфраструктуры участка следования и обеспечивать связь руководителя работ с дежурным по станции, ограничивающими перегон, или с поездным диспетчером.

Приобретаемые для работы на инфраструктуре ОАО «РЖД» СПК должны быть оборудованы регистраторами служебных переговоров по радиосвязи. Существующие СПК должны оборудоваться регистраторами служебных переговоров по радиосвязи в плановом порядке.

Дополнительно СПК могут быть оборудованы средствами ремонтно-оперативной радиосвязи, используемой на участке обращения.

Средства связи, применяемые с учетом местных условий для организации движения СПК, средства документированной регистрации служебных переговоров, которыми оборудован участок железной дороги, должны указываться в приказе начальника железной дороги в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 9 июня 2012 г. № 1158р.

О сигнализирование СПК на станциях и перегонах осуществляется в соответствии с требованиями ИСИ.

Комиссионный технический осмотр СПК с составлением акта проводится два раза в год. Комиссионному осмотру подлежат приборы и устройства, установленные на СПК и используемые для работы на железнодорожном пути. Фактические замеры тормозных характеристик СПК следует производить на железнодорожном пути при скорости движения 20 км/ч с применением торможения до полной остановки.

Цитата Приложения №17 к ИДП:

«2. Управлять СПК имеют право машинисты, указанные в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 2 Приложения №17 к ИДП:

Для управления СПК назначается машинист, имеющий свидетельство на право управления подвижным составом (самоходным), водительское удостоверение на право управления транспортным средством категории В, С, D или спецтехникой категории D в соответствии с Правилами дорожного движения, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090, свидетельство на право управления

крановой или другой установкой, если она предусмотрена конструкцией СПК.

Кроме того, СПК обслуживается бригадой, назначаемой в рабочем режиме в соответствии с инструкцией по эксплуатации данного типа СПК.

К управлению СПК, эксплуатируемой на инфраструктуре ОАО «РЖД», в качестве водителя допускаются лица:

- не моложе 18 лет;
- прошедшие в установленном порядке обязательные предварительные, при поступлении на работу и периодические медицинские осмотры;
- . психиатрическое освидетельствование, профессиональный отбор и аттестацию работников железнодорожного транспорта, производственная деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожных путях общего пользования;
- имеющие удостоверение о проверке знаний правил работы в электроустановках (с группой по электробезопасности не ниже третьей).

Машинист СПК проходит аттестацию в сроки и в объеме, установленные распоряжением ОАО «РЖД» от 17 января 2015 г. № 6бр «О проведении аттестации работников, производственная деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожных путях общего пользования ОАО «РЖД». Кроме того, он проходит проверку знаний должностной инструкции, ТРА станций на участке обслуживания и Инструкции по эксплуатации специального подвижного состава на комбинированном ходу на инфраструктуре ОАО «РЖД».

Вновь назначенному водителю машины СПК выдается служебный формуляр формы ТУ-57, в котором должно быть:

- заключение машиниста-инструктора ОАО «РЖД» о допуске к самостоятельному управлению после проведения стажировки в течение одного месяца на путях необщего пользования и КЗП на одном из перегонов или станции (порядок стажировки аналогичен как на ССПС);
- запись руководителя организации эксплуатирующего СПК, о проведенных испытаниях в знании ТРА обслуживаемых станций, ПТЭ, местной инструкции по эксплуатации СПК, собеседовании по вопросам обеспечения безопасности движения поездов и возможности допуска к самостоятельной работе в должности машиниста СПК.

При выполнении контрольно-заключительной поездки с водителем СПК, машинист-инструктор обращает внимание:

- на выполнение порядка взаимодействия водителя СПК с дежурным по станции, поездным диспетчером, при съезде или заезде на железнодорожный путь в местах, утвержденных начальником региональной дирекции

инфраструктуры ОАО «РЖД»;

- выполнение порядка подъезда к запрещающему сигналу, маневровой работы на станции, навыки заезда и съезда с железнодорожного пути.

Контрольно-заключительную поездку с водителем СПК с одноместным вариантом кабины, допускается выполнять на другом типе СПК оборудованном многоместной кабиной или дополнительным местом для сопровождающего.

Машинист СПК, имеющий перерыв в работе на железнодорожных путях общего пользования до трех месяцев, если за это время произошли какие-либо изменения на участках обслуживания и станциях (в расположении сигналов, средствах связи и другие) допускается к работе после дополнительного инструктажа об особенностях работы в измененных условиях. Дополнительный инструктаж проводится руководителем, ответственным за эксплуатацию машины СПК, с записью в служебном формуляре машиниста (водителя) формы ТУ-57.

При перерыве в работе на железнодорожных путях общего пользования свыше трех месяцев водитель допускается к самостоятельной работе только после дополнительного инструктажа и контрольно-инструкторской поездки с положительным заключением машиниста-инструктора с записью в служебном формуляре машиниста формы ТУ-57. Дополнительный инструктаж проводится руководителем, ответственным за эксплуатацию машины СПК, с записью в служебном формуляре машиниста формы ТУ-57.

Управлять СПК имеют право только машинисты, указанные в приказе руководителя подразделения дирекции инфраструктуры – структурного подразделения Центральной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД», эксплуатирующего СПК, во время исполнения ими служебных обязанностей.

При наличии в кабине СПК одного рабочего места, кандидаты в машинисты СПК, проходят стажировку на путях необщего пользования под наблюдением и под личную ответственность прикрепленного машиниста.

При отсутствии у водителя машины СПК заключения машиниста-инструктора для работы на обслуживаемом участке железной дороги и при необходимости выезда на него, должен выделяться проводник из числа водителей СПК или машинистов специального подвижного состава, имеющих заключение машиниста-инструктора о возможности самостоятельной работы на данном участке железной дороги.

Проводник обязан сообщать водителю всю необходимую информацию о расположении сигналов, сигнальных знаков, профиле пути, наличии переездов, мостов, предупреждений об ограничении скорости и другую информацию, обеспечивающую безопасное проследование СПК по обслуживаемому участку.

Фамилия, имя, отчество проводника и номер его удостоверения заносятся в маршрутный лист формы АУ-12, сформированный в автоматизированной системе управления процессами эксплуатации и обслуживания специального подвижного состава (далее – АСУ СПС).

Машинист СПК и проводник являются в равной мере ответственными за обеспечение безопасности движения и выполнение графика движения поездов на участке.

Машинист СПК обязан при приемке и сдаче машины СПК, а также на стоянках в пути следования производить ее осмотр, соблюдая требования безопасности, инструкции по эксплуатации и других нормативных документов.

При выполнении служебных обязанностей он должен иметь при себе:

- служебное удостоверение;
- копию свидетельства на право управления подвижным составом (самоходным), заверенную отделом кадров подразделения;
- удостоверение о проверке знаний правил работы в электроустановках (с группой по электробезопасности не ниже третьей);
- служебный формуляр машиниста формы ТУ-57 (с указанием данных о проведении КИП и КЗП);
- технический формуляр машиниста формы ТУ-58;
- удостоверение (свидетельство) на право управления крановой установкой (краном-манипулятором), экскаваторной установкой или другой установкой, если они предусмотрены конструкцией СПК;
- предупредительный талон по безопасности движения;
- удостоверение о проверке знания требований охраны труда;
- предупредительный талон по охране труда;
- свидетельство о прохождении аттестации работников, производственная деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожных путях общего пользования ОАО «РЖД»;
- маршрутный лист формы АУ-12, выписанный через АСУ СПС;
- выписку из приказа об установленных скоростях движения поездов на обслуживаемых участках, выписки из ТРА станций, обслуживаемых участков;
- водительское удостоверение на право управления транспортным средством,
- удостоверение о допуске к работам на высоте 1 группы (при работе на высоте).

Руководитель организации, эксплуатирующей СПК, своим приказом назначает ответственное лицо за организацию эксплуатации, ремонта,

технического обслуживания и обеспечение установленных сроков службы СПК, по должности не ниже заместителя руководителя или главного инженера (далее - ответственный за эксплуатацию).

Контроль за работой машиниста СПК осуществляют ответственный за эксплуатацию, руководитель структурного подразделения, эксплуатирующей СПК, дирекции инфраструктуры – структурного подразделения Центральной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД» и машинист инструктор бригады СПС.

Передислокация СПК в нерабочем (транспортном) режиме по железнодорожным путям общего пользования должна осуществляться только в закреплённом на платформе состоянии.

Перед выездом на работу машинист СПК должен:

- пройти предрейсовый медицинский осмотр порядком, установленным ОАО «РЖД», с отметкой в маршрутном листе, предрейсовый инструктаж по безопасности движения поездов и целевой инструктаж по охране труда;

- убедиться в исправности машины, провести ЕТО, обращая особое внимание на работу тормозного оборудования, состояние двигателя, ходовых частей, рессорного подвешивания, шунтирующего устройства, правильности крепления рабочих органов в транспортном положении, обеспечении габарита,

- проверить наличие и исправность звукового сигнала, а также сигнальных принадлежностей, запасных частей и инструмента, комплекта тормозных башмаков или противооткатных устройств, аптечки с набором медикаментов и перевязочных средств для оказания первой медицинской помощи, исправности радиосвязи.

Цитата Приложения №17 к ИДП:

«3. Заезд (съезд) СПК на железнодорожный путь допускается производить на железнодорожных путях перегонов, отдельных железнодорожных путях железнодорожных станций или железнодорожных путях необщего пользования, в том числе на специально оборудованных площадках.»

Комментарии к п. 3 Приложения №17 к ИДП:

СПК, отправляемый на перегон, заезжающий на железнодорожный путь перегона, рассматривается как поезд и указанному подвижному составу присваивается номер.

Заезд (съезд) СПК на железнодорожный путь производится на железнодорожных переездах, в тупиках железнодорожных станций или на базах подразделений, имеющих специально оборудованные площадки, при

необходимости может использоваться специальный съемный настил.

Места заезда (съезда) должны быть заранее определены, согласованы с причастными хозяйствами, а их перечень утвержден начальником дирекции инфраструктуры.

Места заезда (съезда) на перегонах должны располагаться в непосредственной близости от точек перегонной связи или иных объектов инфраструктуры ОАО «РЖД», оборудованных средствами проводной технологической связи.

При работе на закрытом перегоне (пути) нескольких хозяйственных поездов, в том числе принадлежащих различным организациям, отправление и прибытие СПК должно осуществляться только со станций, ограничивающих перегон. В данном случае съезд подвижного состава СПК с железнодорожного пути на перегоне разрешен только по месту работы и обязательным возвращением на железнодорожный путь. Руководитель работ организует работы по ограждению пути в месте съезда (заезда) подвижного состава СПК как места производства работ, требующих остановки.

Дежурный по станции и поездной диспетчер делают соответствующие отметки в журнале движения поездов формы ДУ-2 или ДУ-3, а также на графике исполненного движения, указывая присвоенный СПК номер, время отправления и прибытия на станцию, время заезда и съезда с железнодорожного пути перегона.

С места заезда (съезда) руководитель работ должен установить постоянную связь с поездным диспетчером и дежурным по станции.

Машинист СПК не имеет права заезжать на железнодорожный путь, не получив бланк предупреждения формы ДУ-61 и соответствующего разрешения.

Занимать перегон или станционный путь сверх времени, указанного в разрешении на производство работ, запрещается.

О приведении машины СПК в транспортное положение перед движением по железнодорожным путям руководитель работ обязан сделать запись в журнале движения поездов формы ДУ-2 или ДУ-3.

Цитата Приложения №17 к ИДП:

«4. Ответственным за безопасность движения и людей, находящихся на СПК, при движении является машинист, при производстве работ – руководитель работ, назначаемый владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 4 Приложения №17 к ИДП:

Ответственным за заезд (съезд) СПК на железнодорожные пути общего и необщего пользования является руководитель работ СПК (далее – руководитель

работ), который должен быть по должности не ниже дорожного мастера, старшего электромеханика района контактной сети или СЦБ, в исключительных случаях, при их отсутствии, старшими могут быть бригадир пути, электромеханики района контактной сети или СЦБ. Руководитель работ является ответственным за обеспечение безопасности движения СПК и находящихся на ней людей.

Ответственным за обеспечение безопасности движения СПК и находящихся на ней людей является руководитель работ, который должен иметь при себе удостоверение «О проведении аттестации работников ОАО «РЖД», производственная деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожных путях общего пользования», ручные сигналы, соответствующие времени суток и условиям видимости.

Руководителем работ должен быть работник по должности не ниже дорожного мастера, старшего электромеханика района контактной сети или СЦБ, в исключительных случаях старшими могут быть бригадир пути, электромеханики района контактной сети или СЦБ.

Во время движения СПК запрещается: стоять на подножках, сидеть на бортах, сходить и садиться в машину СПК до полной остановки.

Цитата Приложения №17 к ИДП:

«5. Количество перевозимых в СПК людей и характеристики груза не должны нарушать норм, установленных технической и эксплуатационной документацией.»

Комментарии к п. 5 Приложения №17 к ИДП:

Перевозка людей на машинах СПК, на которых предусматривается доставка работников к месту работы и обратно, в количестве большем, чем указано в техническом паспорте машины, не допускается.

При перевозке людей на СПК по железнодорожным путям должны соблюдаться требования безопасности, указанные в Правилах по охране труда при перевозке работников железнодорожным и автомобильным транспортом, обслуживании жилых и служебных вагонов в подразделениях путевого хозяйства ОАО «РЖД» ПОТ РЖД-4100612-ЦДИ-204-2020, утвержденных распоряжением ОАО «РЖД» от 30 ноября 2020 г. № 2615/р.

При работе на СПК должны соблюдаться требования Инструкции по охране труда при работе специального самоходного подвижного состава на комбинированном ходу, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 29 декабря 2018 г. № 2856/р.

Во время движения СПК запрещается стоять на подножках, сидеть на

бортах. Сходить с СПК и подниматься на него необходимо при полной остановке.

Цитата Приложения №17 к ИДП:

«6. Сцепление СПК между собой и с железнодорожным подвижным составом допускается типовыми устройствами и должно производиться в соответствии с технической и эксплуатационной документацией.»

Комментарии к п. 6 Приложения №17 к ИДП:

Сцепление СПК между собой допускается только типовыми устройствами жесткого сцепления и должно производиться в соответствии с требованиями по уходу и обслуживанию содержащимися в инструкции к данному устройству, а также руководством по эксплуатации СПК. Возможность саморасцепа при движении должна быть исключена. Сцеплять СПК с вагоном разрешается в пределах железнодорожной станции без выезда на перегон, в соответствии с инструкцией по эксплуатации СПК. Ответственность за надежность сцепления несет машинист СПК.

Возможность саморасцепа при движении должна быть исключена.

Сцеплять СПК с вагоном разрешается в пределах станции без выезда на перегон в соответствии с инструкцией по эксплуатации определенного типа СПК.

Цитата Приложения №17 к ИДП:

«7. Допускаемые скорости движения СПК устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Комментарии к п. 7 Приложения №17 к ИДП:

Скорость движения СПК не должна превышать скорости указанной в руководстве по эксплуатации, заявленной заводом-изготовителем, на перегонах не более 40 км/ч, по станционным путям не более 25 км/ч, а по стрелочным переводам не более 15 км/ч.

При плохой видимости скорость движения СПК не должна превышать 25 км/ч, при этом освещение (фары и задний красный сигнальный фонарь при наличии) должны быть включены.

Цитата Приложения №17 к ИДП:

«8. Порядок допуска СПК к эксплуатации, порядок движения СПК при диспетчерской централизации, а также меры обеспечения безопасности движения по отдельным пунктам и перегонам устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования)»

Комментарии к пп. 7, 8 Приложения №17 к ИДП:

Построенный СПК до сдачи в эксплуатацию должен быть сертифицирован в установленном законодательством Российской Федерации порядке, испытан и принят от поставщика в установленном ОАО «РЖД» порядке.

Не допускается эксплуатация на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования СПК, не прошедших комиссионный технический осмотр, а также, если имеется хотя бы одна из следующих неисправностей:

- неисправность прибора для подачи звукового сигнала;
- неисправность тормозов, в том числе ручного;
- неисправность привода передвижения;
- неисправность ведущих мостов базового шасси;
- неисправность рулевого управления базового шасси;
- появление стука, постороннего шума в двигателе;
- неисправность или отсутствие средств пожаротушения;
- неисправность или отсутствие хотя бы одного тормозного башмака и противооткатного упора;
- неисправность устройств для очистки лобовых стекол кабины машиниста;
- неисправность световых приборов, в том числе желтого проблескового маячка;
- неисправность зеркал и (или) видеокамер заднего вида;
- неисправность средств поездной и станционной радиосвязи или их несовместимости с сетями радиосвязи на участках обращения, отсутствие хотя бы одной из двух носимых радиостанций;
- неисправность или отсутствие трубок перегонной связи, совместимых с перегонной связью участка обращения;
- неисправность устройства для движения по рельсам железнодорожного пути;
- неисправность штатного и временного шунтирующих устройств;
- неисправность типового жесткого сцепного устройства;
- неисправность аккумуляторной батареи;
- неисправность или отсутствие предусмотренного конструкцией

предохранительного устройства от падения деталей на железнодорожный путь;

- неисправность, отсутствие или не соответствие конструкторской документации штатных транспортных запоров, стопорных и предохранительных устройств крепления рабочих органов в транспортном положении;

- выход за габарит железнодорожного подвижного состава частей оборудования, установленного на СПК;

- неисправность локомотивных устройств автоматической локомотивной сигнализации, устройств безопасности (отсутствие штампа-справки).

Комиссионный технический осмотр СПК с составлением акта проводится два раза в год. Комиссионному осмотру подлежат приборы и устройства, установленные на СПК и используемые для работы на железнодорожном пути. Фактические замеры тормозных характеристик СПК производятся на железнодорожном пути при скорости с применением тормозов до полной остановки (с транспортной скоростью, заявленной заводом-изготовителем).

Скорость движения СПК не должна превышать скорости, указанной в руководстве по его эксплуатации.

II. Организация движения СПК на железнодорожной станции

Цитата Приложения №17 к ИДП:

«9. Перед заездом (съездом) СПК на железнодорожный путь железнодорожной станции руководитель работ оформляет в журнале осмотра на данной железнодорожной станции запись о месте заезда (съезда) с указанием мер безопасности движения. Порядок заезда (съезда) СПК на железнодорожный путь устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

10. Дежурный по железнодорожной станции, ознакомившись с записью, обязан доложить диспетчеру поезвному о предстоящем заезде (съезде) СПК и запросить его согласие.

11. Получив согласие диспетчера поездного, дежурный по железнодорожной станции подписывает в журнале осмотра запись с отметкой времени, разрешая руководителю работ начать ограждение места заезда (съезда) СПК, а также при необходимости – смежных с ним путей.

12. Перед заездом (съездом) СПК руководитель работ должен получить от дежурного по железнодорожной станции устное разрешение на выполнение указанных операций.»

Комментарии к пп. 9-12 Приложения №17 к ИДП:

Заезд (съезд) СПК на железнодорожный путь производится на железнодорожных переездах, в тупиках железнодорожных станций или на базах подразделений, имеющих специально оборудованные площадки, при необходимости может использоваться специальный съемный настил.

Места заезда (съезда) должны быть заранее определены, согласованы с причастными организациями, а их перечень утвержден начальником дирекции инфраструктуры – структурного подразделения Центральной дирекции инфраструктуры.

Места заезда (съезда) на перегонах должны располагаться в непосредственной близости от точек перегонной связи или иных объектов инфраструктуры ОАО «РЖД», оборудованных средствами проводной технологической связи.

Перед предстоящим заездом СПК на путь железнодорожный путь перегона руководитель работ оформляет в журнале диспетчерских распоряжений одной из железнодорожных станций участка письменную заявку, в которой указывает место заезда, съезда (километр, пикет, номер железнодорожного пути перегона, железнодорожную станцию прибытия).

Полученную заявку руководитель работ передает поезвному диспетчеру и дежурным по станциям, ограничивающим перегон. Полученные заявки записываются в журнал диспетчерских распоряжений. С наступлением срока начала действия заявки поездной диспетчер устанавливает свободу перегона (железнодорожного пути перегона) от поездов, после чего по регистрируемым каналам связи передает дежурным по станции, ограничивающим перегон, и руководителю работ зарегистрированный приказ на закрытие перегона (железнодорожного пути перегона).

Получив такой приказ, дежурный по станции заполняет бланк формы ДУ-64 белого цвета с красной полосой по диагонали и вручает его руководителю работ. Вместе с бланком разрешения ДУ-64 вручается бланк формы ДУ-61 белого цвета с желтой полосой по диагонали с указанием действующих предупреждений на участке следования СПК.

Прибыв на место, определенное в заявке, руководитель работ организует ограждение места работ и выполнение операций по заезду (съезду) СПК на железнодорожный путь перегона. На поезда, следующие по смежным железнодорожным путям, передается предупреждение в соответствии с заявкой руководителя работ.

Для заезда СПК допускается выдавать руководителю работ бланк формы ДУ-64 белого цвета с красной полосой по диагонали до закрытия перегона

после получения дежурным по станции устного указания поездного диспетчера по регистрируемым каналам связи:

«В связи с предстоящим закрытием перегона ... (...пути перегона...) для заезда (съезда) СПК на ...км...пк разрешаю вручить бланк формы ДУ-64 руководителю работ ... (должность и фамилия) для последующей передачи машинисту.».

После получения регистрируемого приказа поездного диспетчера о закрытии перегона (пути перегона) руководитель работ делает соответствующую отметку в бланке формы ДУ-64 белого цвета с красной полосой по диагонали (номер и время приказа, фамилия ДНЦ) и организует работу по выполнению операций для заезда СПК. Руководителю работ запрещается передавать бланк формы ДУ-64 белого цвета с красной полосой по диагонали машинисту СПК до получения зарегистрированного приказа поездного диспетчера о закрытии перегона (пути перегона) для движения.

Запрещается приступать к работам по подготовке к заезду (съезду) СПК и производить указанные операции до получения руководителем работ по регистрируемым каналам связи приказа поездного диспетчера о закрытии перегона (пути перегона).

Основным ходом СПК является передний (фарами вперед), задний ход разрешается как исключение по месту производства работ и при маневровых передвижениях на железнодорожных станциях.

Машинисту СПК запрещается заезжать на железнодорожный путь перегона (съезжать с пути перегона), не убедившись в его закрытии зарегистрированным приказом поездного диспетчера, переданным через руководителя работ, а также без устного разрешения дежурного по станции.

Машинисту СПК запрещается заезжать на железнодорожный путь перегона без получения от руководителя работ разрешения на бланке формы ДУ-64 белого цвета с красной полосой по диагонали, а также информации о наличии действующих предупреждений на участке следования на бланке формы ДУ-61 белого цвета с желтой полосой по диагонали.

Цитата Приложения №17 к ИДП:

«13. После заезда (съезда) СПК на железнодорожный путь руководитель работ уведомляет дежурного по железнодорожной станции о завершении указанных операций.

После заезда СПК на железнодорожный путь до снятия сигналов ограждения должна быть проверена радиосвязь между машинистом СПК и дежурным по железнодорожной станции, шунтовая чувствительность по индикации аппарата управления.

В случае выявления неисправности радиосвязи (невозможности установить радиосвязь между дежурным по железнодорожной станции и машинистом СПК), необеспечения шунтовой чувствительности СПК движение СПК по железнодорожным путям запрещается. Руководителем работ должны быть приняты меры к возвращению СПК на автомобильный ход и его переезд в место, обеспечивающее установленный габарит.

О приведении СПК в транспортное положение к следованию по железнодорожным путям, снятии сигналов ограждения, соблюдении габарита приближения строений (после съезда), а также об отсутствии препятствий для движения руководителем работ должна быть оформлена запись в журнале осмотра (или получена телефонограмма с последующей личной подписью).

14. Маневровые передвижения СПК по железнодорожным путям осуществляются в соответствии с требованиями приложения № 11 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам (далее – Инструкция).

15. Занятие СПК главных и приемоотправочных путей железнодорожной станции допускается с согласия диспетчера поездного.

Запрещается оставление СПК в нерабочем состоянии на станционных путях.

16. При нахождении СПК на железнодорожном пути железнодорожной станции, стрелочные переводы, ведущие на данный железнодорожный путь, устанавливаются в положение, исключающее возможность заезда железнодорожного подвижного состава на путь, занятый СПК. При электрической централизации на стрелочные рукоятки (кнопки) навешиваются красные колпачки, а на аппарате управления навешивается табличка «Дрезина».

Комментарии к пп. 13-16 Приложения №17 к ИДП:

Установлен следующий порядок заезда (съезда) СПК на железнодорожные станционные пути:

1) Перед заездом (съездом) СПК на железнодорожный путь, руководитель работ на рабочем месте дежурного по станции (диспетчера маневрового, дежурного по сортировочной горке, оператора поста централизации) делает запись в журнале формы ДУ-46 о месте заезда (съезда) подвижного состава СПК с указанием мер безопасности движения.

2) При заезде (съезде) СПК на главные или приемо-отправочные железнодорожные пути станции дежурный по станции, ознакомившись с записью в журнале формы ДУ-46, обязан доложить поезднему диспетчеру о

предстоящем заезде (съезде) СПК.

3) Получив согласие поездного диспетчера, дежурный по станции (диспетчер маневровый, дежурный по сортировочной горке, оператор поста централизации) подписывает в журнале формы ДУ-46 запись руководителя работ (с отметкой времени), разрешая начать работу по заезду (съезду) СПК на станционный путь.

4) Руководитель работ организует установленным порядком ограждение места заезда (съезда) и смежного с ним пути или смежных путей.

5) Перед заездом (съездом) машинист СПК должен получить от дежурного по станции устное разрешение по радиосвязи.

6) После заезда и установки (съезда) СПК на рельсы железнодорожного пути руководитель работ обязан доложить дежурному по станции о завершении указанных операций.

В случае выявления неисправности радиосвязи (невозможности установить радиосвязь между дежурным по станции и машинистом СПК), необеспечения шунтовой чувствительности СПК – движение СПК по железнодорожным путям запрещается. Руководителем работ должны быть приняты меры к возвращению СПК на автомобильный ход и его переезд в место, не затрагивающее габарит железнодорожного подвижного состава.

Прием, отправление, маневровые передвижения СПК по станционным путям должны осуществляться по указанию дежурного по станции по подготовленным маршрутам с открытием соответствующих поездных, маневровых светофоров или по ручным сигналам, передаваемым работниками хозяйства перевозок.

Ответственность за обеспечение СПК тормозами, при нахождении на железнодорожных путях общего и необщего пользования возлагается на машиниста СПК.

III. Организация движения СПК на перегоне

Цитата Приложения №17 к ИДП:

«17. Для заезда (съезда) СПК на перегоне между железнодорожными станциями, соответствующий железнодорожный путь перегона закрывается для движения всех поездов кроме СПК по приказу диспетчера поездного.

Разрешается заезд (съезд) на путь перегона только при его свободности от поездов.

18. Перед предстоящим заездом СПК на путь перегона руководитель работ оформляет в журнале диспетчерских распоряжений одной из железнодорожных станций участка письменную заявку, в которой указывает

место заезда, съезда (километр, пикет, номер железнодорожного пути перегона или железнодорожная станция прибытия).

Полученную заявку руководитель работ передает диспетчеру поезвному и дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон.

Полученные заявки записываются в журнал диспетчерских распоряжений.

19. С наступлением срока начала действия заявки диспетчер поездной устанавливает свободу перегона (пути перегона) от поездов, после чего по средствам технологической железнодорожной электросвязи передает дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, и руководителю работ распорядительным актом (далее – приказ) на закрытие перегона (пути перегона).

Получив такой приказ, дежурный по железнодорожной станции заполняет бланк ДУ-64, рекомендуемый образец которого представлен в приложении № 28 к Инструкции, и вручает его руководителю работ. Вместе с бланком разрешения ДУ-64 вручается бланк ДУ-61, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 27 к Инструкции, с указанием действующих предупреждений на участке следования СПК.

20. Прибыв на место, определенное в заявке, руководитель работ организует ограждение места работ и выполнение операций по заезду (съезду) СПК на железнодорожный путь перегона. На поезда, следующие по смежным путям, передается предупреждение в соответствии с заявкой руководителя работ.

После заезда на железнодорожный путь СПК должен быть приведен в транспортное положение в соответствии с руководством по эксплуатации, должна быть проверена радиосвязь между машинистом СПК и дежурным по железнодорожной станции, а также шунтовая чувствительность по индикации аппарата управления (при наличии электрических рельсовых цепей).

После съезда СПК должен быть установлен снаружи габарита приближения строений, не ближе 2,5 м от головки крайнего рельса.

Об окончании операций по заезду (съезду) СПК, о приведении в транспортное положение к следованию по железнодорожным путям, снятии сигналов ограждения, а также об отсутствии препятствий для движения поездов и СПК руководитель работ обязан доложить дежурному по железнодорожной станции по средствам технологической железнодорожной электросвязи. Полученное уведомление должно быть передано диспетчеру поезвному, дежурному по смежной железнодорожной станции и записано в журнал диспетчерских распоряжений.

21. Для заезда СПК допускается выдавать руководителю работ бланк ДУ-64 до закрытия перегона после получения дежурным по железнодорожной станции устного указания диспетчера поездного по средствам технологической железнодорожной электросвязи:

«В связи с предстоящим закрытием перегона ... (...пути перегона...) для заезда (съезда) СПК на ...км...пк разрешаю вручить бланк формы ДУ-64 руководителю работ ... (должность и фамилия) для последующей передачи машинисту».

Прибыв на указанное в заявке место, руководитель работ после получения приказа диспетчера поездного о закрытии перегона (пути перегона) делает соответствующую отметку в бланке ДУ-64 (номер и время приказа, фамилия диспетчера поездного) и организует работу по выполнению операций для заезда СПК. Руководителю работ запрещается передавать бланк ДУ-64 машинисту СПК до получения приказа диспетчера поездного о закрытии перегона (пути перегона) для движения.

22. Запрещается приступать к работам по подготовке к заезду (съезду) СПК и производить указанные операции до получения руководителем работ по средствам технологической железнодорожной электросвязи приказа диспетчера поездного о закрытии перегона (пути перегона).

23. Машинисту СПК запрещается заезжать на железнодорожный путь перегона (съезжать с пути перегона) без убеждения в его закрытии приказом диспетчера поездного, переданного через руководителя работ, а также без устного разрешения дежурного по железнодорожной станции.

Машинисту СПК запрещается заезжать на железнодорожный путь перегона без получения от руководителя работ разрешения на ДУ-64, а также информации о наличии действующих предупреждений на участке следования на бланке ДУ-61.

24. После прибытия СПК на железнодорожную станцию, ограничивающую перегон, на котором выполнены операции по заезду, дежурный по железнодорожной станции уведомляет диспетчера поездного о свободности перегона.

Диспетчер поездной, получив уведомление о свободности перегона, открывает перегон для движения поездов.

25. В случае заезда и съезда СПК в пределах одного перегона данный перегон закрывается и открывается в соответствии с настоящим Порядком.

26. Движение СПК по отдельным пунктам и перегонам осуществляется в соответствии с настоящим Порядком.»

Комментарии к пп. 17-26 Приложения №17 к ИДП:

Заезд (съезд) СПК на железнодорожный путь производится на железнодорожных переездах, в тупиках железнодорожных станций или на базах подразделений, имеющих специально оборудованные площадки, при необходимости может использоваться специальный съемный настил.

Места заезда (съезда) должны быть заранее определены, согласованы с причастными организациями, а их перечень утвержден начальником дирекции инфраструктуры – структурного подразделения Центральной дирекции инфраструктуры.

Места заезда (съезда) на перегонах должны располагаться в непосредственной близости от точек перегонной связи или иных объектов инфраструктуры ОАО «РЖД», оборудованных средствами проводной технологической связи.

О приведении СПК в транспортное положение к следованию по железнодорожным путям, снятии сигналов ограждения, соблюдении габарита приближения строений (после съезда), а также об отсутствии препятствий для движения руководителем работ должна быть оформлена запись в журнале осмотра (или получена регистрируемая телефонограмма с последующей личной подписью).

Маневровые передвижения СПК по железнодорожным путям осуществляются в соответствии с требованиями приложения № 11 к ПТЭ.

Отправление СПК на перегон (путь перегона), где не производятся работы по ремонту сооружений и устройств или характер работ не требует закрытия перегона (пути перегона), осуществляется по устному указанию поездного диспетчера, по разрешениям, предусмотренным для соответствующих средств сигнализации и связи.

Руководителю работ и машинисту СПК выдается предупреждение о времени прибытия (возвращения) на станцию.

Запрещается отправлять поезд на перегон (путь перегона) занятый СПК, до прибытия указанного подвижного состава на соседнюю станцию.

Заезд (съезд) подвижного состава СПК на железнодорожный путь перегона выполняется с соблюдением следующих требований:

1) Разрешается заезд СПК на путь перегона только при его свободности от поездов.

2) Запрещается отправлять поезд на перегон (путь перегона), занятый СПК, до съезда с пути указанного подвижного состава.

3) При заезде (съезде) СПК на железнодорожный путь перегона, соответствующий путь перегона закрывается для движения. Перед закрытием пути перегона руководитель работ обязан по регистрируемым средствам связи дать дежурным по станциям, ограничивающим перегон, и поезвному

диспетчеру заявку об отправлении на закрытый перегон подвижного состава СПК, в которой указывает место заезда (километр, пикет, номер железнодорожного пути перегона), место путевых работ на закрытом перегоне (пути) (километр, пикет первичной остановки), место съезда (километр, пикет) или станцию, куда он должен следовать по окончании работ. Заявку дежурный по станции, поездной диспетчер записывают в журнал диспетчерских распоряжений формы ДУ-58.

4) С наступлением срока начала работ поездной диспетчер устанавливает свободу перегона от поездов или свободу соответствующего пути на двухпутном или многопутном участке, после чего по регистрируемым средствам связи дает дежурным по станциям, ограничивающим перегон, и руководителю работ регистрируемый приказ на закрытие перегона (пути).

5) Запрещается приступать к работам по подготовке к заезду и производить заезд СПК до получения руководителем работ регистрируемого приказа поездного диспетчера о закрытии перегона (пути).

6) Получив регистрируемый приказ поездного диспетчера о закрытии перегона (пути), руководитель работ организует работы по ограждению пути в месте заезда и смежных с ним путей как места производства работ, требующих остановки поезда.

7) На поезда, следующие по смежным путям, выдается предупреждение в соответствии с заявкой руководителя работ.

8) Машинисту СПК запрещается:

- заезжать на железнодорожный путь перегона без регистрируемого приказа поездного диспетчера о закрытии перегона или пути, переданного дежурному по станции по регистрируемой радиосвязи (проводной), или без бланка разрешения с красной полосой по диагонали формы ДУ-64, переданного руководителем работ;

- заезжать на железнодорожный путь перегона, не получив от дежурного по станции по регистрируемым средствам связи информацию о наличии действующих предупреждений на перегоне (пути), или без бланка предупреждений формы ДУ-61, переданного руководителем работ.

9) После заезда СПК на путь, руководитель работ обязан передать поезднему диспетчеру лично или через дежурного по станции уведомление о времени заезда, о снятии сигналов ограждения, а также отсутствии других препятствий для безопасного движения и готовности следования к месту проведения работ. Поездной диспетчер записывает уведомление в журнал диспетчерских распоряжений формы ДУ-58.

После окончания работ и в случае необходимости съезда СПК с

железнодорожного пути на перегоне, руководитель работ обязан получить от поездного диспетчера (лично или через дежурного по станции) разрешение на начало съезда.

Получив разрешение на съезд, руководитель работ организует работы по ограждению места съезда как места производства работ, требующих остановки поезда.

На поезда, следующие по смежным путям, выдается предупреждение в соответствии с заявкой руководителя работ.

После съезда подвижного состава СПК с железнодорожного пути руководитель работ обязан:

- сделать запись в журнале учета работ на железнодорожном пути о времени и месте съезда, выполненных работах;
- передать поезвному диспетчеру (лично или через дежурного по станции, ограничивающих перегон) уведомление об окончании работ и отсутствии на перегоне хозяйственных поездов, съезде СПК с соответствующего пути перегона, а также об отсутствии препятствий для безопасного движения поездов;
- доложить поезвному диспетчеру (лично или через дежурным по станциям, ограничивающим перегон) километр, пикет и величину ограничения скорости движения поездов по месту производства работ (при необходимости), другую необходимую информацию. Уведомление поездной диспетчер записывает в журнал диспетчерских распоряжений формы ДУ-58.

КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ	РАЗРЕШЕНИЕ
Железнодорожная станция (штампель)	Железнодорожная станция (штампель)
« ____ » _____ 20__ г.	« ____ » _____ 20__ г.
Разрешено поезду № _____ с локомотивом № _____ отправиться на перегон _____ _____ по _____ пути до _____ км для _____ _____ _____	Разрешаю поезду № _____ с локомотивом № _____ отправиться на перегон _____ _____ по _____ пути до _____ км для _____ _____ _____
Настоящее разрешение дает право проезда выходного светофора железнодорожной станции с запрещающим показанием и следования по перегону вне зависимости от показаний проходных светофоров автоблокировки.	Настоящее разрешение дает право проезда выходного светофора железнодорожной станции с запрещающим показанием и следования по перегону вне зависимости от показаний проходных светофоров автоблокировки.
Дежурный по железнодорожной станции _____ (подпись)	Дежурный по железнодорожной станции _____ (подпись)

Рисунок 5.138 - Бланк разрешения на отправление поезда (бланк ДУ-64)

IV. Действия при возникновении аварийной или нестандартной ситуации при движении СПК по железнодорожным путям

Цитата Приложения №17 к ИДП:

«27. При внезапном возникновении на железнодорожном пути препятствий, угрожающих безопасности движения поездов, а также из-за неисправности СПК машинист обязан:

1) применить все имеющиеся средства для остановки СПК по возможности в прямом участке железнодорожного пути без насыпей и выемок или на железнодорожном переезде;

2) после остановки затормозить СПК стояночным тормозом, уточнить местоположение (километр, пикет) и сообщить по средствам технологической железнодорожной электросвязи;

3) передать дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, а на железнодорожных станциях с диспетчерским управлением –

диспетчеру поезвному, сообщение об остановке с указанием километра и пикета и получить подтверждение о том, что информация воспринята.

При отказе средств радиосвязи, сообщение дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, а на участках оборудованных диспетчерской централизацией – диспетчеру поезвному, передается посредством проводной связи с ближайшей точки перегонной связи или с ближайшего пункта, имеющего средства связи, или посредством доступного машинисту вида связи.

28. После вынужденной остановки и остановки двигателя, машинист должен действовать в следующей последовательности:

1) затормозить СПК стояночным тормозом, установить тормозные башмаки;

2) для эвакуации людей открыть двери, окна, аварийные люки;

3) оградить СПК согласно требованиям главы IV приложения № 1 к Правилам;

4) принять меры к устранению причин, вызвавших вынужденную остановку;

5) при получении команды от диспетчера поездного, переданной по радиосвязи лично или через дежурного по железнодорожной станции, ограничивающей перегон, осуществить съезд СПК с железнодорожного пути с помощью подручных средств (съемных настилов) без пересечения смежных железнодорожных путей;

б) после съезда и установки подвижной единицы снаружи габарита приближения строений установить противооткатные упоры;

7) доложить по средствам технологической железнодорожной электросвязи диспетчеру поезвному напрямую или через дежурного по железнодорожной станции о фактическом освобождении железнодорожного пути от СПК и соблюдении габарита приближения строений.

29. Для съезда с путей СПК машинист должен согласовать с диспетчером поездным порядок съезда. После выполнения соответствующих работ машинист обязан передать диспетчеру поезвному лично или через дежурного одной из железнодорожных станций, ограничивающих перегон, по доступным средствам связи уведомление о съезде с железнодорожного пути перегона и установки подвижной единицы снаружи габарита приближения строений, не ближе 2,5 м от головки крайнего рельса.

Полученное от машиниста уведомление записывается в журнал диспетчерских распоряжений.

30. При невозможности самостоятельного освобождения пути, машинист должен вызвать по доступным средствам связи вспомогательный локомотив

(или СПК). После чего обеспечить ограждение в соответствии с главой IV Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 1 к Правилам.

31. Конкретный порядок действий в аварийных и нестандартных ситуациях с СПК, исходя из местных особенностей, плана и профиля железнодорожного пути, наличия искусственных сооружений, оснащения железнодорожной инфраструктуры, технических характеристик, обращающихся СПК, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к пп. 27-31 Приложения №17 к ИДП:

В случае возникновения аварийной или нестандартной ситуации допускается вывод СПК с перегона отдельным локомотивом, специальным самоходным подвижным составом только посредством типового жесткого сцепного устройства или съезда с железнодорожных путей. Ответственность за надежность сцепления СПК с локомотивом, ССПС возлагается на водителя СПК.

При обнаружении пожара в СПК машинист обязан принять меры к остановке с соблюдением следующих требований:

- категорически запрещается останавливать горящую машину СПК на железнодорожных мостах, путепроводах, виадуках, эстакадах, тоннелях, под мостами, вблизи трансформаторных подстанций, тяговых подстанций, сгораемых строений или других местах, создающих угрозу быстрого распространения огня или препятствующих организации тушения пожара;

- остановка СПК на электрифицированных линиях железных дорог должна производиться с таким расчетом, чтобы горящая машина СПК не располагалась под жесткими или гибкими поперечинами, секционными изоляторами, воздушными стрелками, а также на сопряжениях анкерных участков;

- одновременно с принятием мер по остановке СПК машинист должен подать сигнал пожарной тревоги и, используя поездную радиостанцию или любой другой возможный в создавшейся ситуации вид связи, сообщить о пожаре поездному диспетчеру или дежурным по станциям, ограничивающих перегон для вызова пожарных подразделений;

- в случае возникновения пожара при движении СПК на электрифицированных участках железных дорог, когда имеется опасность поражения током во время действий по тушению пожара, машинист СПК обязан сообщить об этом поездному диспетчеру или дежурному по станции и

одновременно с вызовом пожарного подразделения потребовать снятия напряжения с контактной сети на участке, где остановился подвижной состав СПК;

- приступить к тушению пожара, в случае если это не угрожает жизни и здоровью.

При эксплуатации СПК запрещается:

- передавать управление машины СПК;

- выезд (заезд) СПК на железнодорожный путь в темное время суток, при туманах, снегопадах и метелях, ливнях, при неработающих средствах связи и неисправном шунтирующем устройстве;

- выезд (заезд) на железнодорожный путь станции или перегона и движение по нему без разрешения дежурного по станции и поездного диспетчера;

- перевозка грузов и пассажиров, не предусмотренных технологией работы СПК. Количество людей, перевозимых СПК, должно быть не более установленного формуляром (паспортом) на машину, включая машиниста СПК;

- нарушать габарит подвижного состава при движении СПК по железнодорожному пути, а при остановке или стоянке возле железнодорожного пути габарит приближения строений;

- выезд и остановка в междупутье с нарушением габарита приближения строений;

- пользоваться верхними аварийными люками при нахождении СПК под контактной сетью до снятия напряжения с нее;

- занимать перегон сверх установленного в разрешении на производство работ времени.

Для исключения повреждения протектора базового автомобиля об контррельсы, края настилов переездов и охранные брусы следует избегать резкого торможения перед переездами и на стрелочных переводах.

Комментарии к приложению № 18 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации «Основные положения о порядке движения дрезин съёмного типа»

Цитата Приложения №18 к ИДП:

«1. Дрезины съёмного типа при движении обозначаются сигналами в соответствии с главой VIII Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 1 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом.»

Комментарии к п. 1 Приложения №18 к ИДП:

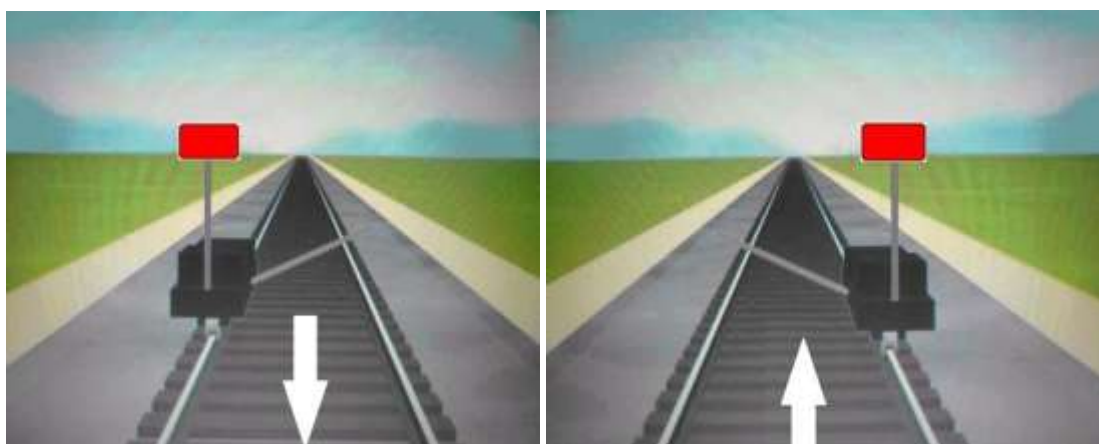
Порядок движения самоходных съёмных подвижных единиц (далее съёмная дрезина) устанавливаемых на железнодорожный путь и снимаемых с железнодорожного пути обслуживающими их работниками определен Инструкцией о порядке движения дрезин съёмного типа на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 4 июля 2011 г. № 1433р. Требования указанной Инструкции обязательны для работников филиалов, структурных подразделений ОАО «РЖД», в ведении которых находятся дрезины съёмного типа, и для работников хозяйства перевозок, распоряжающихся движением на станциях и перегонах.

Дрезины съёмного типа при нахождении на перегоне должны иметь:

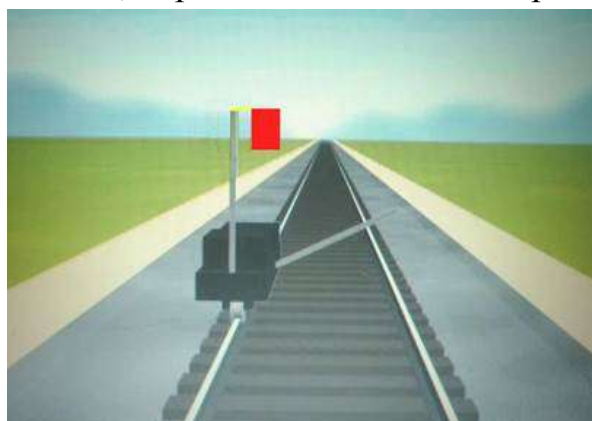
- на однопутных участках и при движении по неправильному железнодорожному пути на двухпутных участках в светлое время – прямоугольным щитом (рисунок 5.139), окрашенным с обеих сторон в красный цвет (рисунок 5.140 а), или развернутом красным флагом на шесте (рисунок 5.140 б); в темное время суток – спереди и сзади красным огнем фонаря, укрепленного на шесте (рисунок 5.151);
- на двухпутных участках при следовании по правильному железнодорожному пути в светлое время суток – прямоугольным щитом, окрашенным с передней стороны в белый цвет, а с задней стороны в красный цвет (рисунок 5.142 а), в темное время суток – впереди прозрачно-белым огнем и сзади красным огнем фонаря, укрепленного на шесте (рисунок 5.142 б).



Рисунок 5.139 – Прямоугольный щит (сигнал для обозначения дрезин съемного типа)



а) прямоугольный щит, окрашенный с обеих сторон в красный цвет



б) развернутый красный флаг на шесте

Рисунок 5.140 – Обозначение сигналами дрезин съемного типа при нахождении на однопутном участке и при движении по неправильному железнодорожному пути на двухпутных участках в светлое время

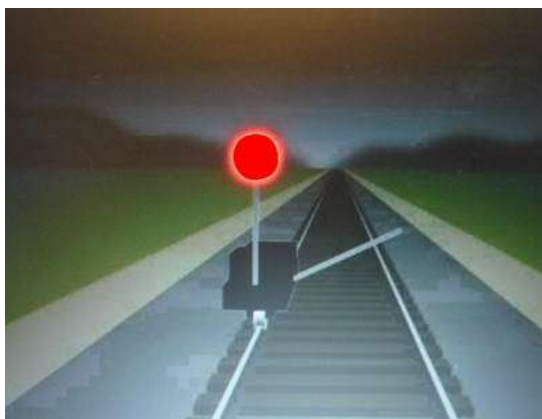
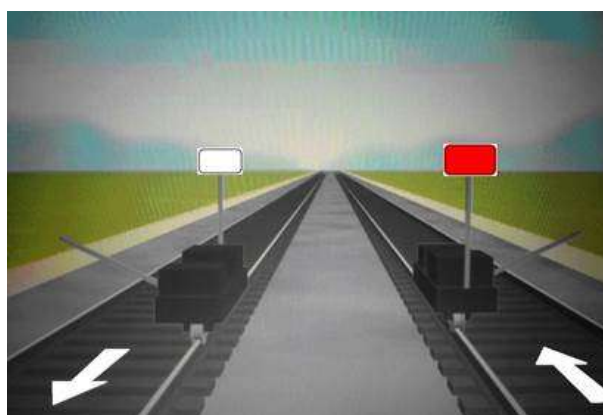


Рисунок 5.141 – Обозначение сигналами дрезин съемного типа при нахождении на однопутном участке и при движении по неправильному железнодорожному пути на двухпутных участках в темное время (спереди и сзади красный огонь фонаря, укрепленного на шесте).



а) прямоугольный щит, окрашенный с передней стороны в белый цвет, а с задней стороны в красный цвет (в светлое время суток)



б) впереди прозрачно-белый огонь и сзади красный огонь фонаря, укрепленного на шесте (в темное время суток)

Рисунок 5.142 – Обозначение сигналами дрезин съемного типа при нахождении на двухпутном участке (движение по правильному пути).

Цитата Приложения №18 к ИДП:

«2. Управлять дрезиной съемного типа имеют право машинисты,

указанные в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 2 Приложения №18 к ИДП:

Машинист дрезины съёмного типа должен пройти в установленном порядке проверку знаний ПТЭ, ИСИ, ИДП, Инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 14 декабря 2016 г. № 2540р, Инструкции о порядке движения дрезин съёмного типа на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 4 июля 2011 г. № 1433р, правил по охране труда и иметь при себе права на управление съёмной дрезиной.

Передача машинистом управления дрезиной съёмного типа другим лицам запрещается.

Цитата Приложения №18 к ИДП:

«3. Основным ходом дрезины является передний (фарой вперед) ход, задний ход разрешается как исключение при маневрах на железнодорожных станциях.

4. Скорость движения дрезин на перегонах должна быть не более 50 км/ч, при движении по станционным железнодорожным путям должна быть не более 25 км/ч, а по стрелкам не более 15 км/ч. При плохой видимости скорость движения дрезин должна быть не более 25 км/ч.

5. Движение дрезин не должно вызывать нарушения следования поездов по расписанию.

6. В темное время суток, а также при туманах, ливнях, снегопадах, метелях выезд дрезин на перегон запрещается.

7. Во время движения запрещается: стоять на дрезине или прицепе, сидеть на бортах дрезины, переходить с прицепа на прицеп, сходить с дрезины или прицепа и садиться на них до полной остановки, пользоваться открытым огнем во время движения, а также на стоянках при заправке дрезины горючим.

8. Съёмную дрезину должны сопровождать работники в количестве, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) для обеспечения ее быстрого съема с железнодорожного пути в случае экстренной необходимости.»

Комментарии к пп. 3-8 Приложения №18 к ИДП:

Для обеспечения возможности быстрого съема дрезины с

железнодорожного пути в случае экстренной необходимости и выполнения других работ съёмную дрезину должны сопровождать работники в количестве не менее: для дрезин ТД-5 - 4 человека, для дрезин ИД и СМ-4 - 2 человека.

В случае ввода в эксплуатацию съёмных дрезин других типов требуемое минимальное количество работников для их сопровождения устанавливается Центральной дирекцией инфраструктуры.

Цитата Приложения №18 к ИДП:

«9. Количество людей и груза для одновременного проезда на съёмной дрезине и прицепе не должно превышать установленного технической документацией.»

Комментарии к п. 9 Приложения №18 к ИДП:

Количество людей для одновременного проезда не должно превышать: на дрезине ТД-5 - 6 человек, на незагруженном прицепе - 10 человек, на загруженном прицепе - только 1 человек для торможения прицепа.

Максимальное количество людей, допускаемое для одновременного проезда на съёмных дрезинах других типов и прицепах, устанавливается Центральной дирекцией инфраструктуры, в соответствии с техническими характеристиками съёмных дрезин.

На всех прицепах должны находиться специальные работники для торможения прицепа, которые после погрузки груза на прицеп обязаны убедиться в свободном ходе тормозного рычага. Закладывать тормозной рычаг перевозимым грузом запрещается.

Перевозка груза непосредственно на съёмной дрезине не допускается.

Цитата Приложения №18 к ИДП:

«10. Ответственным за безопасность движения дрезины и находящихся на ней людей является руководитель работ, сопровождающий дрезину.

11. Руководителем работ, сопровождающим дрезину, назначается работник по должности не ниже бригадира подразделения хозяйства пути, электромеханика подразделений железнодорожной автоматики и телемеханики, а при отсутствии их руководителем является машинист дрезины.»

Комментарии к пп. 10-11 Приложения №18 к ИДП:

Руководитель работ должен иметь при себе ручные сигналы, соответствующие времени суток и условиям видимости.

При выезде съёмной дрезины с прицепами для транспортировки рабочих общее руководство ее работой должен осуществлять руководитель работ.

При перевозке на прицепах группы рабочих на каждом прицепе выделяется ответственное лицо - опытный рабочий, как старший группы, который должен находиться на этом прицепе и наблюдать за порядком и безопасностью перевозимых на нем людей.

Руководитель работ перед отправлением со станции на перегон должен сверить фактическое время с дежурным по станции, убедиться в полной исправности съемной дрезины, проверить наличие сигналов и обеспеченность топливом, наличие и исправность средств связи, и их совместимость со средствами технологической связи, указанными ниже.

Перегон, на который отправляется съемная дрезина, должен быть оборудован минимум одним из следующих видов технологической связи: ремонтно-оперативной радиосвязью (POPC GSM или GSM-R или TETRA или УКВ 160 МГц), перегонной связью. Данные виды связи должны обеспечивать связь руководителя работ с дежурными по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон или с диспетчером поездным.

Конкретные средства связи, применяемые для организации движения дрезин съемного типа, с учетом местных условий, имеющихся видов связи и средств документированной регистрации переговоров, которыми оборудован данный участок железной дороги, должны указываться в приказе начальника железной дороги.

На перегонах, где не обеспечиваются данные требования по технологической связи, движение дрезин съемного типа запрещается.

При отправлении съемной дрезины на перегон руководитель работ должен иметь при себе средства технологической связи, обеспечивающие возможность проведения переговоров с дежурными по станциям, ограничивающим данный перегон по перегонной связи или с использованием ремонтно-оперативной связи, которой оборудован данный перегон.

При отсутствии устойчивости действия ремонтно-оперативной связи на всем протяжении перегона руководитель работ осуществляет переговоры с дежурными по станциям, ограничивающим перегон по перегонной связи.

Цитата Приложения №18 к ИДП:

«12. Сцепление дрезин съемного типа между собой, дрезины с прицепом, а также прицепов между собой допускается только типовыми приборами и должно производиться в соответствии с технической и эксплуатационной документацией.

Руководитель работ обязан убедиться в надежности сцепления прицепов со съемной дрезиной и между собой.

Дрезины съёмного типа запрещается сцеплять с другими типами железнодорожного подвижного состава.»

Комментарии к п. 12 Приложения №18 к ИДП:

Возможность саморасцепа при движении съёмной дрезины должна быть исключена.

В целях исключения шунтирования электрических рельсовых цепей съёмная дрезина и прицепы должны иметь изоляцию между колесами, расположенными на одной оси, сопротивлением не менее 100 Ом.

Цитата Приложения №18 к ИДП:

«13. Постановка (снятие) дрезины съёмного типа на железнодорожном пути отдельного пункта или перегона осуществляется в соответствии с главами II – IV приложения № 17 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее – Инструкция), или посредством использования автоматизированной системы для заезда (съезда) дрезины съёмного типа.»

Комментарии к п. 13 Приложения №18 к ИДП:

Постановка съёмной дрезины на путь (на станции или перегоне) для последующих передвижений допускается только по регистрируемому разрешению, соответственно, дежурного по станции или поездного диспетчера, регистрируемого в Журнале движения поездов (формы ДУ-2 или ДУ-3) или в Журнале диспетчерских распоряжений (формы ДУ-58).

О предстоящей работе съёмной дрезины на станционных путях руководитель работ делает запись в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств сигнализации, централизации и блокировки, связи и контактной сети (форма ДУ- 46) с указанием номеров путей.

Для постановки съёмной дрезины на главный или приемоотправочный путь станции дежурный по станции обязан запросить регистрируемое разрешение у поездного диспетчера.

Дежурный по станции после получения регистрируемого разрешения от поездного диспетчера подписывает запись руководителя работ с указанием времени начала работ. После получения регистрируемого разрешения от дежурного по станции, руководитель работ приступает к установке съёмной дрезины на железнодорожный путь.

Установленная на железнодорожный путь для последующего движения съемная дрезина должна быть приведена в транспортное положение в соответствии с Руководством по эксплуатации и обозначена сигналами в соответствии с ИСИ.

О приведении съемной дрезины в транспортное положение перед отправлением со станции на перегон руководитель работ обязан сделать запись в Журнале движения поездов (формы ДУ-2 или ДУ-3) или в Журнале диспетчерских распоряжений (формы ДУ-58).

На станциях с нецентрализованными стрелками при нахождении съемной дрезины на станционном пути (на временной стоянке или с работой) по указанию дежурного по станции дежурный стрелочного поста (составитель или другой работник на которого возложены обязанности перевода стрелок в соответствии с ТРА станции) должен установить стрелки, ведущие на этот путь, в ограждающее положение. На станциях с электрической централизацией установку стрелок в ограждающее положение производит дежурный по станции (или по его указанию - оператор поста централизации), на стрелочные рукоятки (кнопки) навешиваются красные колпачки, а на соответствующий путь станции на аппарат управления навешивается табличка «Дрезина».

Последующий перевод стрелок по направлению данного пути допускается: на станциях с электрической централизацией только по получении дежурным по станции доклада от руководителя работ о съеме дрезины с железнодорожного пути без нарушения габарита железнодорожных путей, а на станциях с нецентрализованными стрелками – для выезда съемной дрезины со станционного пути по запросу руководителя работ или после съема.

Цитата Приложения №18 к ИДП:

«14. Дрезинам съемного типа запрещается передвижение в пределах железнодорожной станции без устного разрешения дежурного по железнодорожной станции (на станциях с диспетчерским управлением – диспетчера поездного).»

Комментарии к п. 14 Приложения №18 к ИДП:

Все маневровые передвижения съемной дрезины по станционным путям производятся только с разрешения дежурного по железнодорожной станции по запросу руководителя работ, полученного лично или по средствам технологической связи, обеспечивающим возможность проведения переговоров руководителя работ с дежурным по станции. При отсутствии на станции этих видов связи, для получения разрешения на передвижения (постановку съемной

дрезины на путь станции и последующие перестановки ее с пути на путь) руководитель работ является лично на пост дежурного по станции.

На станциях с электрической централизацией стрелок и светофоров маневровые передвижения съемных дрезин для перемещения с пути на путь запрещены. Перестановка съемной дрезины с пути на путь производится вручную.

На станциях с нецентрализованными стрелками допускаются маневровые передвижения съемных дрезин по пути или с пути на путь по устным разрешениям дежурного по станции или дежурных стрелочного поста, передаваемых руководителю работ (или машинисту дрезины, если он одновременно является руководителем работ) лично или по средствам технологической связи, обеспечивающим возможность проведения переговоров руководителя работ с дежурным по станции. Машинист приводит съемную дрезину в движение только по указанию руководителя работ, а если он сам исполняет его обязанности – непосредственно по получении устного разрешения на передвижение от дежурного по станции или дежурного стрелочного поста.

На станциях с нецентрализованными стрелками, а также на станциях с электрической централизацией при нарушении нормальной работы устройств электрической изоляции маршрут считается использованным только после убеждения в этом дежурного по станции визуально или по докладу руководителя работ с обязательным подтверждением работника станции (дежурного стрелочного поста, составителя или другого работника, на которого возложены обязанности по контролю свободности железнодорожного пути в соответствии с ТРА станции).

Цитата Приложения №18 к ИДП:

«15. Следование дрезин с занятием перегона разрешается диспетчером поездным по заявке руководителя работ.»

Комментарии к п. 15 Приложения №18 к ИДП:

Заявка руководителя работ на выезд съемной дрезины на перегон или постановку ее на железнодорожный путь на перегоне оформляется в Журнале диспетчерских распоряжений формы ДУ-58 за 2 часа до закрытия перегона (пути перегона).

Цитата Приложения №18 к ИДП:

«16. Движение дрезин съемного типа осуществляется с закрытием перегона приказом диспетчера поездного.

Машинисту дрезины на право занятия перегона выдается разрешение на бланке ДУ-64, рекомендуемый образец, которого приведен в приложении №28 к Инструкции, а также предупреждения в соответствии с приложением №15 к Инструкции.

При отправлении дрезины съемного типа на перегон руководитель работ не вправе выезжать:

а) без средств связи, обеспечивающих возможность ведения переговоров с дежурными по железнодорожным станциям, ограничивающим данный перегон;

б) не ознакомившись с расписанием движения поездов;

в) не сверив свои часы с часами дежурного по железнодорожной станции (на станциях с диспетчерским управлением – диспетчера поездного).»

Комментарии к п. 16 Приложения №18 к ИДП:

Закрытие перегона (пути перегона) для движения поездов кроме дрезин съемного типа осуществляется по регистрируемому приказу поездного диспетчера

Выезд съемной дрезины на перегон или постановка ее на железнодорожный путь на перегоне производится по заявке руководителя работ, на основании которой, поездной диспетчер, как правило (за исключением экстренных случаев), без нарушения графика движения поездов, регистрируемым приказом закрывает перегон (путь перегона) для движения всех поездов кроме съемной дрезины.

В регистрируемом приказе поездного диспетчера указывается маршрута следования съемной дрезины: с прибытием на соседнюю станцию в ч..мин., до такого-то километра с возвращением на станцию отправления (или со съемом с пути в ч..мин.). Перед передачей такого приказа поездной диспетчер обязан убедиться в приведении съемной дрезины в транспортное положение по докладу дежурного по станции о наличии соответствующей записи в Журнале движения поездов (формы ДУ-2 или ДУ-3) или в Журнале диспетчерских распоряжений (формы ДУ-58).

Регистрируемый диспетчерский приказ дежурные по железнодорожным станциям или операторы при дежурных по железнодорожным станциям записывают в Журнал диспетчерских распоряжений (формы ДУ-58), а при наличии автоматизированного рабочего места дежурного по железнодорожной станции, делает отметку об ознакомлении с распоряжением.

Записав диспетчерский приказ, дежурный по железнодорожной станции или оператор при дежурном по железнодорожной станции дословно повторяет диспетчеру поезвному его содержание, называя свою фамилию. Убедившись в правильности приема приказа, диспетчер поездной подтверждает его словом «Выполняйте».

Приказ поездного диспетчера передается в адрес руководителя работ и дежурных по станциям, ограничивающим перегон.

Дежурный по станции отправления выдает машинисту съемной дрезины разрешение на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали (форма ДУ-64) на право занятия перегона, а также бланк предупреждений (форма ДУ-61) с действующими предупреждениями.

В разрешении на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали (форма ДУ-64) указывается время окончания работ и прибытия (возвращения) съемной дрезины на станцию, ограничивающую перегон. В бланке предупреждений формы ДУ-61 указывается время съема дрезины с железнодорожного пути и действующие предупреждения на соответствующем пути перегона.

Занимать перегон сверх установленного времени запрещается.

В случае непредвиденных обстоятельств, повлекших задержку съемной дрезины на перегоне сверх времени, указанного в бланке формы ДУ-61 и бланке формы ДУ-64, руководитель работ докладывает об этом дежурному по станции, ограничивающей перегон, и (или) поезвному диспетчеру участка по имеющимся видам технологической связи, установленным в приказе начальника железной дороги и обеспечивающим возможность проведения переговоров с дежурными по станциям, ограничивающим данный перегон, по перегонной связи или с использованием ремонтно-оперативной связи, которой оборудован данный перегон. При отсутствии устойчивости действия ремонтно-оперативной связи на всем протяжении перегона руководитель работ осуществляет переговоры с дежурными по станциям, ограничивающим перегон по перегонной связи.

При необходимости задержки съемной дрезины сверх установленного в бланке формы ДУ-61 и бланке формы ДУ-64 времени, и отсутствии каких-либо видов связи (или при их неисправности) съемная дрезина должна быть убрана с железнодорожного пути в пределы габарита приближения строений.

Для уведомления дежурного по станции (поездного диспетчера) о задержке прибытия съемной дрезины на станцию руководителем работ должен быть отправлен нарочный к ближайшему пункту (точке), с которого возможно установление связи, или на ближайшую станцию для доклада о причинах задержки съемной дрезины.

Доклад руководителя работ о задержке, причинах задержки и фактическом местонахождении съемной дрезины регистрируется соответствующей записью в Журнале диспетчерских распоряжений (форма ДУ-58).

Въезд дрезины съемного типа со станции на перегон осуществляется с соблюдением следующих требований:

1) На станциях с электрической централизацией дежурный по станции готовит маршрут отправления съемной дрезины на перегон порядком, установленным для отправления поездов при запрещающем показании выходного светофора в соответствии с требованиями ИДП. Отправление съемной дрезины со станции производится при наличии у машиниста разрешения на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали (форма ДУ-64) по указанию дежурного по станции, переданному машинисту съемной дрезины с использованием средств технологической связи, обеспечивающих возможность проведения переговоров с дежурным по станции.

Контроль за следованием съемной дрезины по стрелочной горловине дежурный по станции осуществляет лично (визуально) или по докладам работников станции (ответственных за выполнение этой операции согласно ТРА станции).

2) На станциях с нецентрализованными стрелками дежурные стрелочного поста (или другие работники согласно ТРА) готовят маршрут отправления съемной дрезины по указанию дежурного по станции и контролируют ее движение лично (визуально).

3) О свободности станционных путей и горловины станции после отправления съемной дрезины на перегон дежурный по станции убеждается лично (визуально) или по докладу руководителя работ с обязательным подтверждением работником станции (дежурным стрелочного поста, составителем и другим работником согласно ТРА). После этого дежурный по станции отмечает время отправления в Журнале движения поездов (формы ДУ-2 или ДУ-3), вводит информацию в автоматизированную систему управления и сообщает поезвному диспетчеру и дежурному по станции станции, ограничивающей перегон.

Бланк разрешения на отправление поезда (бланк ДУ-64)

КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ	РАЗРЕШЕНИЕ
Железнодорожная станция (штампель)	Железнодорожная станция (штампель)
« ___ » _____ 20__ г.	« ___ » _____ 20__ г.
Разрешено поезду № _____ с локомотивом № _____ отправиться на перегон _____ по _____ пути до _____ км для _____ _____ _____	Разрешаю поезду № _____ с локомотивом № _____ отправиться на перегон _____ по _____ пути до _____ км для _____ _____ _____
Настоящее разрешение дает право проезда выходного светофора железнодорожной станции с запрещающим показанием и следования по перегону вне зависимости от показаний проходных светофоров автоблокировки.	Настоящее разрешение дает право проезда выходного светофора железнодорожной станции с запрещающим показанием и следования по перегону вне зависимости от показаний проходных светофоров автоблокировки.
Дежурный по железнодорожной станции (подпись)	Дежурный по железнодорожной станции (подпись)

Бланк предупреждения (бланк ДУ-61)

Корешок предупреждения				
предупреждение на поезд № _____ получил « ___ « _____ 20__ г. машинист, помощник машиниста, водитель специального самоходного подвижного состава				

подпись фамилия, имя, отчество (при наличии)				
Линия отреза				
Железнодорожная станция _____ (штампель)				
« ___ « _____ 20__ г.				
Предупреждение на поезд № _____				
Место действия предупреждения (км, пикет, железнодорожная станция)	Время действия предупреждения	Скорость не более (км/ч)	Остановиться у красного сигнала, а при его отсутствии следовать со скоростью не более (км/ч)	Другие особые условия следования поезда
1	2	3	4	5
Уполномоченный работник (должность) _____				

Рисунок 5.143 – Бланки ДУ-64 и ДУ-61

4) Установка съёмной дрезины на железнодорожный путь перегона вне границ станции без предварительного получения руководителем работ разрешения от дежурного по станции или поездного диспетчера, а также без закрытия перегона, не разрешается.

5) Приказ поездного диспетчера о закрытии перегона (пути перегона) передается в адрес дежурных по станциям, ограничивающим перегон и руководителю работ с использованием имеющихся средств связи. Руководитель работ подтверждает его получение с повторением приказа. Получение приказа поездного диспетчера о закрытии перегона руководителем работ, является основанием для постановки съёмной дрезины на железнодорожный путь.

6) Дежурный по станции, ограничивающей перегон, или поездной диспетчер обязаны передать руководителю работ действующие на перегоне предупреждения.

7) Если конечный пункт движения съёмной дрезины расположен на перегоне, то после снятия ее с железнодорожного пути и установки с соблюдением габарита приближения строений руководитель работ передает уведомление поездного диспетчера или дежурного по станции, ограничивающей перегон, которое регистрируется в Журнале диспетчерских распоряжений (форма ДУ-58). На основании полученного уведомления поездной диспетчер открывает перегон (путь).

Цитата Приложения №18 к ИДП:

«17. По прибытии с перегона на железнодорожную станцию, руководитель работ, сопровождающий дрезину, обязан сообщить об этом дежурному по железнодорожной станции, после чего руководствоваться его указаниями.

Дежурный по железнодорожной станции отмечает в журнале движения поездов время прибытия дрезины и сообщает об этом дежурному по железнодорожной станции отправления и диспетчеру поездному для последующего открытия перегона и восстановления движения поездов по основным системам интервального регулирования.»

Комментарии к п. 17 Приложения №18 к ИДП:

Перед въездом дрезины съёмного типа с перегона на станцию руководитель работ обязан остановить съёмную дрезину у входного светофора (сигнального знака «Граница станции») и вызвать дежурного по станции по имеющимся в наличии средствам связи, после чего действовать строго по его указаниям.

На станциях с электрической централизацией дежурный по станции готовит маршрут приема съемной дрезины на станционный путь порядком, установленным для приема поездов при запрещающем показании входного светофора в соответствии с требованиями ИДП.

Следование съемной дрезины на путь приема производится по приказу дежурного по станции, переданного руководителю работ (машинисту дрезины) телефонограммой с использованием средств связи, обеспечивающих возможность ведения переговоров дежурного по станции с руководителем работ (машинистом дрезины) либо по специальному телефону (при наличии) у входного светофора, а при отсутствии связи, по письменному разрешению дежурного по станции. Контроль за следованием съемной дрезины по стрелочной горловине на путь приема дежурный по станции осуществляет лично (визуально) или по докладам работников станции (ответственных за выполнение этой операции согласно ТРА станции).

На станциях с нецентрализованными стрелками дежурные стрелочного поста (или другие работники согласно ТРА) готовят маршрут приема съемной дрезины по указанию дежурного по станции и контролируют ее движение визуально лично.

В прибытии съемной дрезины на путь приема дежурный по станции убеждается визуально лично и по докладу руководителя работ с обязательным подтверждением работником станции (дежурным стрелочного поста, составителем и другим работником согласно ТРА). После этого дежурный по станции отмечает время прибытия в Журнале движения поездов (формы ДУ-2 или ДУ-3) сообщает об этом дежурному по станции отправления и поезвному диспетчеру для открытия перегона (пути перегона) для движения поездов.

Снятая с железнодорожного пути съемная дрезина должна быть установлена так, чтобы габарит приближения строений не нарушался.

Цитата Приложения №18 к ИДП:

«18. Если конечный пункт движения дрезины съемного типа расположен на перегоне, то после ее снятия с железнодорожного пути и установки на габаритное расстояние, руководитель работ уведомляет об окончании работ диспетчера поездного или дежурного одной из железнодорожных станций, ограничивающих перегон. На основании уведомления полученного от руководителя работ осуществляется восстановление движения поездов по основным системам интервального регулирования.»

Комментарии к п. 18 Приложения №18 к ИДП:

Время окончания работ и прибытия (возвращения) съемной дрезины на станцию, ограничивающую перегон, указано в разрешении на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали (форма ДУ-64). Время съема дрезины с железнодорожного пути указано в бланке предупреждений формы ДУ-61.

Уведомление руководителя работ о возвращении съемной дрезины с перегона на станцию или о снятии ее с железнодорожного пути на перегоне передается поезвному диспетчеру непосредственно или через дежурного по станции с использованием имеющихся видов технологической связи, обеспечивающих возможность проведения переговоров с дежурными по станциям, ограничивающим данный перегон, по перегонной связи или ремонтно-оперативной связи, которой оборудован данный перегон. Уведомление руководителя работ об окончании работ оформляется в Журнале диспетчерских распоряжений формы ДУ-58.

На основании полученного уведомления поездной диспетчер регистрируемым приказом открывает перегон (путь перегона) для движения поездов.

Об открытии перегона или железнодорожного пути диспетчер поездной дает дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, и путевым постам, если такие на перегоне имеются, приказ следующего содержания:

«Приказ № ... от ... числа отменяется. Движение поездов по ... пути перегона ... с ... ч ... минут восстанавливается по ... (указывается система интервального регулирования движения поездов)».

Цитата Приложения №18 к ИДП:

«19. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) с учетом местных особенностей, оснащения инфраструктуры и технических характеристик обращающихся дрезин съемного типа устанавливают:

- а) порядок назначения сопровождающих руководителей работ и старших групп;
- б) порядок извещения дежурных по железнодорожным переездам;
- в) максимальное количество людей, допускаемое для одновременного проезда на съемных дрезинах и прицепах;
- г) порядок действий в аварийных и нестандартных ситуациях;
- д) обязанности работников и меры безопасности, в том числе на участках с диспетчерской централизацией, а также обеспечивающие безопасность движения поездов в тоннелях, на мостах, в сложных условиях плана и профиля железнодорожного пути.»

Комментарии к п. 19 Приложения №18 к ИДП:

Перед проследованием переезда, обслуживаемого дежурным работником, в том числе при движении по неправильному пути, машинист дрезины обязан остановиться у заградительного светофора (или у проходного светофора, совмещенного с заградительным), а далее руководствоваться сигналами (указаниями) дежурного по переезду.

Перед проследованием переезда, не обслуживаемого дежурным работником, машинист обязан остановить съемную дрезину за 50 м до переезда. Руководитель работ должен визуально убедиться в свободности переезда и только после этого дать команду машинисту съемной дрезины на проследование переезда.

Максимальное количество людей, допускаемое для одновременного проезда на съемных дрезинах и прицепах, устанавливается владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) с учетом местных особенностей и в соответствии с техническими характеристиками съемных дрезин.

При движении дрезин съемного типа по перегонам и станциям необходимо учитывать особые условия, связанные с наличием тоннелей, мостов, сложных условий плана и профиля железнодорожного пути, содержащихся в нормативных документах, разработанных в соответствии с требованиями ПТЭ, и в ТРА станций.

Комментарии к приложению № 19 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации «Порядок организации работы диспетчера поездного»

Цитата Приложения №19 к ИДП:

«1. Диспетчер поездной руководит на участке движением поездов. Никому кроме диспетчера поездного не допускается давать оперативные указания о движении поездов на участке.

Приказы диспетчера поездного являются обязательными для исполнения работниками, связанными с движением поездов на данном участке.

Диспетчер поездной обязан:

1) обеспечивать заданные размеры движения, эффективно используя технические средства, вагонный парк, локомотивы и пропускную способность, организуя продвижение поездов, сокращение времени обработки их на железнодорожных станциях;

2) контролировать работу железнодорожных станций и принимать меры к выполнению заданий по формированию и отправлению поездов в соответствии с графиком движения и планом формирования поездов;

3) давать указания по движению поездов дежурным по железнодорожным станциям, а при необходимости и машинистам поездов;

4) осуществлять контроль за следованием поездов по перегонам, своевременным приемом, отправлением и пропуском поездов железнодорожными станциями, особенно при обслуживании локомотивов машинистом без помощника машиниста, при нарушениях нормальной работы устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, связи, при скрещении и обгонах поездов;

5) принимать меры для выполнения графика движения поездов, обеспечения безопасности движения поездов, исключения нарушений установленного времени непрерывной работы локомотивных бригад.»

Комментарии к п.1 Приложения № 19 к ИДП

Поездной диспетчер:

– руководит движением поездов на обслуживаемом диспетчерском участке региона управления, работой единой смены станций диспетчерского участка, обеспечивает выполнение графика и безопасность движения поездов, эффективное использование локомотивов и вагонов, провозной и пропускной способности участка;

– оценивает и прогнозирует поездное положение на участке, планирует и организует пропуск поездов, ввод в график опаздывающих пассажирских и пригородных поездов, формирование и пропуск тяжеловесных, длинносоставных, соединенных поездов, контролирует продвижение поездов по перегонам, своевременный прием, пропуск и отправление поездов станциями, в том числе при нарушениях нормальной работы устройств СЦБ и связи, в период проведения «окон», при обгонах и скрещении поездов (пассажирских, длинносоставных, с опасными и негабаритными грузами и др.), контролирует режим работы локомотивных бригад;

– принимает оперативные меры по соблюдению режима труда и отдыха локомотивных бригад, в том числе в пригородном сообщении, в случаях затруднений в пропуске поездов, вызванных нарушениями безопасности движения и нормальной работы устройств, и других нештатных ситуациях;

– обеспечивает развоз местного груза и выполнение регулировочного задания по сдаче порожних вагонов, пропуск поездов со скоропортящимся грузом без простоев на промежуточных станциях и своевременное предоставление «окон», контролирует работу железнодорожных станций по выполнению заданий по приему, формированию и отправлению поездов, погрузке и выгрузке вагонов, выполнению качественных показателей работы, выполняет операции по приготовлению маршрутов приема, отправления, пропуска поездов и маневровых передвижений на железнодорожных станциях участка, оборудованного диспетчерской централизацией;

– контролирует своевременность передачи сообщений о движении поездов и локомотивов по участку между железнодорожными станциями, дает указания дежурным по станциям по организации движения поездов, приказы о закрытии и открытии перегонов или отдельных путей перегонов, о переходе с одних на другие средства, сигнализации и связи, об отправлении поездов по неправильному пути;

– осуществляет контроль за обеспечением безопасности движения поездов на обслуживаемом диспетчерском участке, анализирует поездное положение, нарушения работы технических средств; докладывает о нарушениях безопасности движения поездов старшему дорожному диспетчеру, принимает оперативные меры по организации аварийно-восстановительных работ на обслуживаемом диспетчерском участке и своевременному устранению неисправностей технических средств и оборудования;

– регистрирует в журнале диспетчерских распоряжений сообщения, полученные от машинистов локомотивов и работников технических служб, о

возникших неисправностях, угрожающих безопасности движения, а также информацию об их устранении.

Цитата Приложения № 19 к ИДП:

«2. Диспетчер поездной при вступлении на дежурство должен ознакомиться с поездным положением, проверить вступление на дежурство всех дежурных по железнодорожным станциям, сообщить им для сверки часов точное время, ознакомиться с положением на железнодорожных станциях, действующими на участке предупреждениями, дать железнодорожным станциям указания о предстоящей работе, в том числе по обеспечению безопасности движения.

На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, диспетчер поездной при вступлении на дежурство обязан проверить исправность технических средств и через начальников железнодорожных станций или работников железнодорожных станций, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов, ознакомиться с положением на железнодорожных станциях участка.

Порядок ознакомления диспетчера поездного (при вступлении на дежурство) с положением на железнодорожных станциях участка и проверки исправности технических средств на железнодорожных станциях с диспетчерским управлением, где не предусмотрен штат дежурных работников, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Прием и сдача дежурств диспетчеров поездных оформляется в журнале диспетчерских распоряжений (при его наличии) или графике исполненного движения поездов.»

Комментарии к п.2 Приложения № 19 к ИДП

График движения железнодорожных поездов - нормативно-технический документ владельца инфраструктуры, устанавливающий организацию движения поездов всех категорий на участках инфраструктуры железнодорожного транспорта, графически отображающий следование поездов на масштабной сетке в условные сутки.

Перед вступлением на дежурство диспетчер поездной знакомится с:

- обстановкой (поездным положением на участке) по графику исполненного движения, заданием на сутки и смену,
- положением поездов на участке и регулировочные мероприятия, намеченные дежурящим диспетчером;
- подходом поездов с соседних участков;

- наличием локомотивов в пунктах оборота и подхода локомотивов к этим пунктам как с поездами, так и одиночных локомотивов (следующих резервом);
- наличием сборных поездов и вывозных локомотивов;
- местонахождением маневровых локомотивов по станциям своего участка, а также размещение порожних и погруженных вагонов;
- телеграммами-разрешениями на предоставление «окон»
- с действующими диспетчерскими приказами.

Передача дежурства оформляется подписями, принимающего и сдающего диспетчеров (с указанием времени) на графике исполненного движения и в журнале диспетчерских распоряжений.

Диспетчер поездной ведет переговоры по поездной диспетчерской связи и поездной радиосвязи. Поездная диспетчерская связь имеет возможность индивидуального вызова любого пункта, одновременного вызова группы пунктов или всех пунктов (циркулярно), кроме того, обеспечивается возможность переговоров по данной связи линейных пунктов между собой, а также диспетчера с диспетчерами соседних участков.

О вступлении на дежурство диспетчер поездной объявляет работникам станций регистрируемым приказом, для чего посылкой циркулярного сигнала вызывает все станции участка, сообщает точное время для сверки часов и принимает доклады дежурных по станции о поездном положении по станции, занятости приемо-отправочных путях (закреплении подвижного состава), наличии поездов, вагонов к отправлению, действующих предупреждениях на станциях и перегонах, исправности устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, фамилии принявших дежурство дежурных по станции и операторов. Кроме того, диспетчер поездной сообщает дежурным по станции подход поездов, порядок следования через станцию, количество вагонов в прибывающих на станцию сборных и вывозных поездах, подлежащих отцепке, знакомит с планом поездной работы на ближайший период.

Порядок вступления диспетчера поездного на дежурство представлен на рисунке 5.144.

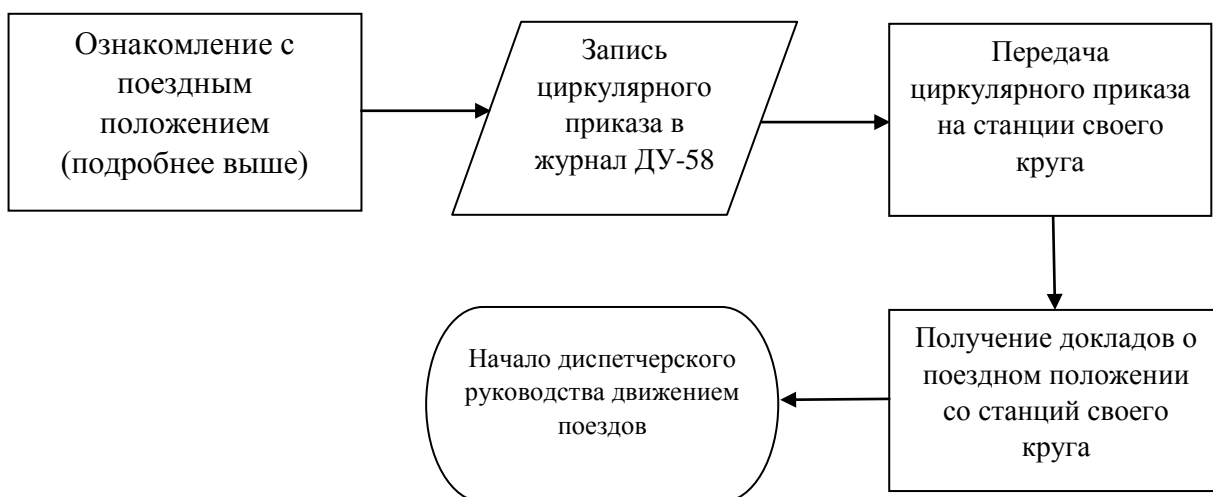


Рисунок 5.144 – Порядок вступления на дежурство поездного диспетчера.

Пример циркулярного приказа о вступлении на дежурство приведен на рисунке 5.145.

Пример доклада дежурного по станции приведен ниже:

««Название станции». Дежурство и приказ принял ДСП Соколова. На станции находятся поезда № 1008 на втором пути, закрепленный башмаками 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 13 и № 2011 – на третьем, закрепленный башмаками 9, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17. Устройства СЦБ и связи работают нормально, действующих предупреждений нет, часы верны».

На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, диспетчер поездной при вступлении на дежурство обязан по контрольным приборам аппарата управления, записям в журнале диспетчерских распоряжений (формы ДУ-58), журнале осмотра (формы ДУ-46), пометкам на графике исполненного движения ознакомиться с положением на железнодорожных станциях участка и осуществить проверку исправности технических средств.


Число, месяц	Вызов или получ. приказа (час., мин.)	№ приказа	СОДЕРЖАНИЕ ПРИКАЗА	Фамилия принявшего	Расписка диспетчера (разборчиво)
1	2	3	4	5	6
30.10	08.09	85ЦРК	От «А» до «Б» ДС.	ДСП «А»	
			В 08ч. 00 мин. дежурство принял ДНЦ Медведев.	Иванов	
			В 08 ч. 01 мин. дежурство	...	
			сдал ДНЦ Зайцев.	...	
			В ходу поезда _____	...	
			Доложите, кто принял дежурство	ДСП «Б»	
			Положение по станции, закрепление	<u>Петров</u>	
			подвижного состава, наличие действующих предупреждений		
	08.15		ДНЦ-1 Медведев.		

Рисунок 5.145 – Пример циркулярного приказа о вступлении на дежурство поездного диспетчера.

Цитата Приложения № 19 к ИДП:

«3. На участках, не оборудованных устройствами для автоматической записи графика исполненного движения поездов, диспетчер поездной обязан получать с железнодорожных станций, расположенных на участке, сообщения о времени прибытия, отправления или проследования каждого поезда. Получая такие сообщения, обращать внимание на соблюдение железнодорожными станциями установленной нумерации поездов с опасными грузами класса 1 (взрывчатые материалы) (далее – опасные грузы класса 1 (ВМ), негабаритными грузами, тяжеловесными и длинносоставными, повышенной массы и длины.

Порядок передачи и регистрации сообщений на участках с интенсивным движением оборудованных устройствами для автоматической записи графика исполненного движения поездов, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования.»

Комментарии к п.3 ИДП приложение №19

Осуществляя контроль за следованием поездов, поездным положением на участке, для возможности принятия решения о дальнейшем продвижении поездов, диспетчер ведет график исполненного движения. В дальнейшем этот график используется для анализа выполненной работы по организации движения поездов.

Цитата Приложения № 19 к ИДП:

«4. Диспетчер поездной обязан вести график исполненного движения поездов, на котором он отмечает данные о передвижениях поездов, локомотивов, подачах, уборках вагонов, а также обо всех нарушениях, допущенных в работе, и их причинах (далее – график исполненного движения поездов).

В графике исполненного движения поездов отмечаются:

1) номера поездов и поездных локомотивов, фамилии машинистов, вес и условная длина поездов, поезда, требующие особых условий пропуска. Номера поездов, дополненные соответствующими буквами и индексами, отмечаются с этими буквами и индексами на графике исполненного движения поездов;

2) время отправления, прибытия и проследования поездов по железнодорожным станциям участка;

3) данные об использовании локомотивов;

4) данные о поездной и грузовой работе железнодорожных станций по установленным периодам суток;

5) данные о занятии приемоотправочных железнодорожных путей на промежуточных железнодорожных станциях отдельными вагонами или составами, о количестве уложенных тормозных башмаков или стационарных устройств для закрепления вагонов;

6) информацию о снятии напряжения в контактной сети на главных и приемоотправочных железнодорожных путях железнодорожных станций, участка и перегонов;

7) сведения о действующих предупреждениях, требующих снижения скорости;

8) информацию о движении поездов по неправильному железнодорожному пути перегона и неспециализированным железнодорожным путям железнодорожных станций;

9) сведения о закрытии перегонов, железнодорожных путей перегонов, главных и приемоотправочных железнодорожных путей железнодорожных станций и устройств, обслуживающих движение;

10) сведения о задержках поездов и нарушении графика движения поездов, о причинах, их вызвавших.

При наличии на диспетчерском участке автоматизированного рабочего места, обеспечивающего автоматическое ведение графика исполненного движения, разрешается диспетчеру поездному вести график в электронном виде, контролируя достоверность выдаваемой или получаемой информации. Кроме того, на отдельных участках с интенсивным движением поездов для записи необходимых для диспетчера поездного данных, касающихся движения поездов и грузовой работы, разрешается назначать в помощь операторов или уполномоченных работников владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п.4 ИДП приложение №19

На сетке графика отображают фактическое движение всех поездов, время их прибытия, отправления, проследования станций по докладам дежурных по станции или операторов при дежурных по станции. Оформляя линии хода поездов, диспетчер поездной сверяет фактическое время проследования их по станциям с расписанием. При отклонениях от расписания время опоздания или нагона на перегоне отмечают соответственно знаком плюс или минус. В случаях непредусмотренной расписанием остановки, задержки, невыдержки перегонного времени хода на графике исполненного движения указывается причина отклонения с отнесением на ответственную за нарушение графика движения поездов службу.

На участках, оборудованных устройствами для автоматической записи графика исполненного движения, ведение автоматизированного графика исполненного движения осуществляется следующим образом.

За правильность ведения графика исполненного движения отвечает поездной диспетчер; только он или с его разрешения дежурные по станции могут выполнять какие-либо действия по работе с нитками графика.

Диспетчер осуществляет контроль соответствия фактического расписания поезда автоматически проложенным ниткам, в том числе наполнение ниток данными о структуре поезда, контроль непрерывности ниток и отсутствия дефектов в расписании, при необходимости выполняет операции с нитками графика исполненного движения (корректировку, склеивание, разрезание, ввод новой нитки, смену или присвоение номера).

Осуществляет контроль ввода пометок на станциях и перегонах, в том числе вида пометок, времени (начала и окончания) и места действия (привязки); дополнительно контролируется наличие в пометках ответственных служб и причин сбоя. При необходимости диспетчер поездной производит ввод

пометок, оформляет предоставление и отмену «окон», контролирует соблюдение продолжительности предоставленных окон, фиксирует отмену окон, время их исполнения, раннего окончания, передержки.

Диспетчер поездной осуществляет контроль своевременности и правильности ввода и отмены предупреждений, при необходимости осуществляет ввод, изменение и отмену предупреждения, фиксирует нитку поезда с начальным временем выдачи предупреждения.

При приеме и сдаче дежурства диспетчер поездной вводит свою фамилию для отображения в верхнем поле графика, контролирует вступление на дежурство дежурных по станции с выводом их фамилий на график (в левое поле), сверяет действующие на участке предупреждения.

Цитата Приложения № 19 к ИДП:

«5. Все распоряжения по движению поездов на участке диспетчер поездной передает указаниями дежурным по железнодорожным станциям и работникам, связанным с движением поездов.

Переговоры диспетчера поездного по устройствам технологической железнодорожной электросвязи должны записываться регистратором переговоров.»

Комментарии к п.5 Приложения № 19 к ИДП

Приказы диспетчера поездного регистрируют в журнале диспетчерских распоряжений формы ДУ-58. Нумерацию диспетчерских приказов ведут ежемесячно, начиная с нуля часов московского времени, отдельно по каждому диспетчерскому участку.

Система документированной регистрации переговоров предназначена для:

- 1) Повышения безопасности движения и уровня эксплуатационной работы за счет контроля за качеством работы диспетчерского и дежурного аппарата.
- 2) Расследования причин нарушений безопасности в эксплуатационной работе, выявления нарушений инструкций по безопасности движения работниками отделений дороги и железнодорожных станций с целью анализа качества работы и повышения профессионального мастерства.
- 3) Повышения эффективности управления при ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций за счет прослушивания и оперативного анализа записей.

Цитата Приложения № 19 к ИДП:

«6. Обязательной регистрации в журнале диспетчерских распоряжений подлежат следующие указания:

1) об открытии и закрытии перегонов или отдельных железнодорожных путей перегонов (в том числе для движения электропоездов в связи со снятием напряжения);

2) о переходе с двухпутного движения на однопутное и о восстановлении двухпутного движения;

3) о прекращении и восстановлении действия систем интервального регулирования движения поездов;

4) об отправлении поездов по неправильному железнодорожному пути, не оборудованному двусторонней автоматической блокировкой, а также устройствами, обеспечивающими движение поездов по неправильному железнодорожному пути по сигналам локомотивных светофоров;

5) об отправлении поездов с разграничением временем;

6) об отправлении поездов с опасными грузами класса 1 (ВМ), негабаритными грузами и соединенных;

7) о приеме и отправлении пассажирских, почтово-багажных, грузопассажирских и людских поездов на железнодорожные пути и с железнодорожных путей, не предусмотренных для этих операций локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), рекомендуемый образец которого представлен в приложении № 21 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее – Инструкция), а в случае его отсутствия – в соответствии с локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования;

8) о назначении поездов, не предусмотренных графиком, и порядке их следования и об отмене поездов, за исключением пропуска по участку одиночных локомотивов, специального самоходного подвижного состава и хозяйственных поездов;

9) о движении поездов при неисправности автоматической локомотивной сигнализации;

10) о порядке проследования опаздывающих пассажирских поездов;

11) об открытии и закрытии раздельных пунктов, действующих не круглосуточно;

12) о передаче на резервное управление железнодорожных станций на участках с диспетчерской централизацией;

13) о выдаче и отмене непредвиденных предупреждений;

- 14) об изменении порядка возвращения хозяйственных поездов;
15) в случаях, предусмотренных в пунктах 16 и 24 приложения № 1 к Инструкции.

По усмотрению диспетчера поездного допускается регистрация приказов, связанных с движением поездов на участке, не указанных в подпунктах 1 – 15 настоящего пункта.

В журнале диспетчерских распоряжений должны записываться также все указания, адресованные машинистам поездов, а также все указания диспетчеров поездных соседних участков, адресованные диспетчеру поездному данного участка.

Для сокращения времени на запись диспетчерских приказов по разрешению владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) допускается применять специальные штампы с нанесенными на них текстами наиболее часто передаваемых приказов. Регистрация диспетчерских указаний с использованием автоматизированного рабочего места осуществляется в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п.6 Приложения № 19 к ИДП

В числе приказов диспетчера поездного, подлежащих обязательной регистрации в журнале диспетчерских распоряжений, указан приказ о порядке проследования опаздывающих пассажирских поездов.

Приказ диспетчером поездным дается только в тех случаях, когда при наличии реальной возможности он принимает решение о нагоне (сокращении времени опоздания), то есть о ликвидации или уменьшении времени опоздания пассажирского поезда за счет предоставления возможности машинисту реализовывать максимальные скорости, установленные на перегонах приказом начальника железной дороги, и беспрепятственно проследовать все отдельные пункты по зеленым огням светофоров. Для этого может потребоваться ускорение продвижения впереди идущих поездов до определенных пунктов с постановкой этих поездов под обгон, задержка отправления отдельных грузовых поездов или пригородных (кратковременно, без нарушения времени их прибытия на конечный пункт) до проследования пунктов отправления этих поездов опаздывающим пассажирским поездом и другие возможные меры.

Приказы на нагон всегда записываются в журнал ДУ-58, они передаются на все опаздывающие поезда, если есть возможность нагона. На рабочих местах диспетчеров поездных находятся специальные таблицы («таблицы нагона»), в которых указан каждый пассажирский поезд и сколько он нагоняет на каждом

перегоне. Используя эти таблицы диспетчер поездной составляет график предполагаемого проследования, в приказе на нагон он указывает каждую станцию и время ее проследования. Приказ должен передаваться дежурным по станциям участка и машинистам поездов с указанием конкретного порядка действий в соответствии с приоритетностью поездов. (Например, если пригородный поезд следует впереди пассажирского, то диспетчер поездной пригородный поезд может поставить под обгон пассажирским, при этом пассажирскому передается приказ на нагон, затем -приказ на нагон пригородному поезду с уточнением, что тот следует за опаздывающим пассажирским поездом).

Регистрация таких приказов диспетчера поездного повышает ответственность работников за ввод в график пассажирских поездов, способствует исключению случаев, предпринятые для нагона опоздания действия машиниста из-за неорганизованности участников движения это не достигают необходимого результата.

Примеры приказов поездного диспетчера формы ДУ-58 приведены на рисунках 5.146 а- 5.146 д.

ДУ-58

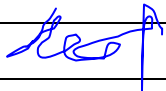
Число, месяц	Вызов или получ. приказа (час., мин.)	№ приказа	СОДЕРЖАНИЕ ПРИКАЗА	Фамилия принявшего	Расписка диспетчера (разборчиво)
1	2	3	4	5	6
29.10	09.00	12	«А», «Б» ДС. С 10 ч 00 мин по I главному пути Перегона «А» - «Б» действие Автоблокировки закрывается и устанавливается движение поездов по телефонным средствам связи по правилам однопутного движения ДНЦ-1 Медведев.	ДСП «А» Иванов ДСП «Б» Петров	

Рисунок 5.146 а – Пример приказа поездного диспетчера

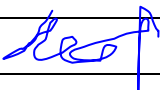
Число, месяц	Вызов или получ. приказа (час., мин.)	№ приказа	СОДЕРЖАНИЕ ПРИКАЗА	Фамилия принявшего	Расписка диспетчера (разборчиво)
1	2	3	4	5	6
29.10	13.00	19	«А», «Б» ДС.	ДСП «А»	
			Приказ №12 от 29.10 отменяется	Иванов	
			Движение поездов по I главному	ДСП «Б»	
			пути перегона «А» - «Б»	Петров	
			с 13 ч 30 мин восстанавливается		
			по сигналам автоблокировки		
			ДНЦ-1 Медведев		

Рисунок 5.146 б – Пример приказа поездного диспетчера


Число, месяц	Вызов или получ. приказа (час., мин.)	№ приказа	СОДЕРЖАНИЕ ПРИКАЗА	Фамилия принявшего	Расписка диспетчера (разборчиво)
1	2	3	4	5	6
28.10	13.50	41	«А», «Б» ДС. Копия ДНЦ 2 Сидоров	ДСП «А»	
			Поезд №2002, отправляемый	Иванов	
			Со станции «А» в 14 ч 20 мин	ДСП «Б»	
			с негабаритным грузом	Петров	
			Н-0300.		
			Обеспечьте пропуск поезда		
			по станциям в соответствии с ТРА		
			ДНЦ-1 Медведев		

Рисунок 5.146 в – Пример приказа поездного диспетчера

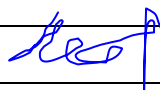
Число, месяц	Вызов или получ. приказа (час., мин.)	№ приказа	СОДЕРЖАНИЕ ПРИКАЗА	Фамилия принявшего	Расписка диспетчера (разборчиво)
1	2	3	4	5	6
27.10	14.50	51	«А», «Б» ДС. Поезд №2002, отправляемый Со станции «А» Обслуживается машинистом в одно лицо. Обеспечьте безопасный пропуск ДНЦ-1 Медведев	ДСП «А» Иванов ДСП «Б» Петров	

Рисунок 5.146 г – Пример приказа поездного диспетчера


Число, месяц	Вызов или получ. приказа (час., мин.)	№ приказа	СОДЕРЖАНИЕ ПРИКАЗА	Фамилия принявшего	Расписка диспетчера (разборчиво)
1	2	3	4	5	6
26.10	14.55	61	«А», «Б» ДС. Копия ДНЦ 2 Сидоров Поезд №2002, отправляемый со станции «А» в 15 ч 20 мин С опасным грузом класса 1 (ВЗРЫВЧАТЫЕ МАТЕРИАЛЫ) Обеспечьте пропуск поезда по станциям в соответствии с ТРА ДНЦ-1 Медведев	ДСП «А» Иванов ДСП «Б» Петров	

Рисунок 5.146 д – Пример приказа поездного диспетчера

Цитата Приложения № 19 к ИДП:

«7. Регистрируемые диспетчерские указания дежурные по железнодорожным станциям или операторы при дежурных по

железнодорожным станциям записывают указания в диспетчерский журнал, а при наличии автоматизированного рабочего места дежурного по железнодорожной станции, делает отметку об ознакомлении с указаний в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Записав диспетчерское указание или сделав соответствующую отметку с указанием фамилии, дежурный по железнодорожной станции или оператор при дежурном по железнодорожной станции дословно повторяет диспетчеру поезвному его содержание, называя свою фамилию. Убедившись в правильности приема приказа, диспетчер поездной подтверждает его словом «Выполняйте».

Время проверки указания и фамилия лица, принявшего его, отмечаются в журналах диспетчерских распоряжений диспетчера поездного и дежурного журнал по железнодорожной станции.

Если указание диспетчера поездного принимает и записывает оператор при дежурном по железнодорожной станции, то последний обязан ознакомить дежурного по железнодорожной станции с содержанием указание под подпись в журнале диспетчерских распоряжений.

Указание, адресованное машинисту поезда, передается последнему диспетчером поездным или через дежурного по железнодорожной станции.

Диспетчер поездной или дежурный по железнодорожной станции должен убедиться, что переданное указание понят машинистом правильно. Фамилия машиниста и время передачи указания отмечаются в журнале диспетчерских распоряжений диспетчера поездного или дежурного по железнодорожной станции, передавшего указание.»

Комментарии к п.7 Приложения № 19 к ИДП

Регистрируемые диспетчерские приказы дежурные по станции или операторы записывают в журнал диспетчерских распоряжений на станции. Записав приказ, дежурный по станции (или оператор) дословно повторяют диспетчеру поезвному его содержание, называя свою фамилию. Убедившись в правильности приема приказа, диспетчер поездной подтверждает его словами «Верно, выполняйте». Время проверки приказы отмечается в графе 2 (ниже времени передачи приказа) в журналах диспетчерских распоряжений диспетчера поездного и станции. Фамилия лица, принявшего приказ, отмечается в графе 5, а на станции в этой графе расписывается лицо, принявшее приказ. Если приказ принимает оператор, то последний расписывается в графе 5 и предъявляет приказ дежурному по станции для ознакомления и расписки в прочтении (в этой же графе).

Цитата Приложения № 19 к ИДП:

«8. Когда диспетчерское указание адресуется нескольким железнодорожным станциям, передача текста указания для его проверки осуществляется одним из дежурных по железнодорожным станциям или оператором при дежурном по железнодорожной станции по указанию диспетчера поездного, а на остальных станциях дежурные по железнодорожной станции или операторы при дежурных по железнодорожным станциям обязаны в это время проверять, правильно ли записано указание.

В случае регистрации указание диспетчера поездного оператором при дежурном по железнодорожной станции оператор обязан ознакомить дежурного по железнодорожной станции с содержанием указания под подпись в журнале диспетчерских распоряжений.»

Комментарии к п.8 Приложения № 19 к ИДП

Диспетчер поездной сам определяет, кто из дежурных по станциям будет повторять приказ. Фамилию дежурного по станции, повторившего приказ, диспетчер поездной должен отметить у себя в журнале.

Цитата Приложения № 19 к ИДП:

«9. Закрытие однопутного перегона или одного или нескольких главных железнодорожных путей на двухпутном и многопутном перегонах или железнодорожных станциях производится диспетчером поездным на основании:

1) распоряжения владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) в случаях производства предусмотренных планом ремонтно-путевых, строительных или восстановительных работ, а также ремонтных работ на контактной сети;

2) требования, полученного от машиниста остановившегося в пути поезда, или требования работников подразделений пути, железнодорожной автоматики и телемеханики, связи, электроснабжения при непредвиденной неисправности железнодорожного пути, сооружений и устройств, угрожающей безопасности движения поездов.

Полученное требование диспетчер поездной обязан записать в журнал диспетчерских распоряжений, указав время поступления и лицо, от которого оно поступило.

Все письменные требования, уведомления, телеграммы и телефонограммы должны храниться вместе с журналом диспетчерских распоряжений.»

Комментарии к п.9 Приложения № 19 к ИДП

В случае, когда машинист, передавший требование об оказании помощи, до закрытия перегона своими силами восстановил работоспособность локомотива и сообщил о возможности продолжать движение поезда самостоятельно, диспетчер поезда данное уведомление должен записать в журнале диспетчерских распоряжений в качестве отмены ранее полученного требования.

Цитата Приложения № 19 к ИДП:

«10. О закрытии перегона (железнодорожного пути) диспетчер поезда передает дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, и путевым постам, если они есть на перегоне, один из следующих указаний:

1) «Для производства ... (указывается вид работ) ... путь перегона ... с ... ч ... минут закрывается для движения, кроме хозяйственных поездов № ..., отправляемых на закрытый перегон (... путь перегона ...) по заявке руководителя работ (указывается должность и фамилия)»;

2) «Для оказания помощи поезду №..., остановившемуся на ... км, ... путь перегона ... с ... ч ... минут закрывается для движения всех поездов, кроме вспомогательного локомотива, отправляемого со станции ... для вывода остановившегося поезда на станцию ...» или «для подталкивания остановившегося поезда и последующего возвращения на станцию ...»;

3) «Для производства восстановительных работ на ... км ... путь перегона ... с ... ч ... минут закрывается для движения всех поездов, кроме восстановительных».

На двухпутных и многопутных перегонах, когда один из железнодорожных путей закрыт, по остающемуся железнодорожному пути для поездов, отправляемых в правильном направлении, а при двусторонней автоматической блокировке или автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, в обоих направлениях сохраняются существующие системы интервального регулирования движения поездов.

При необходимости отправления по остающемуся железнодорожному пути поездов в неправильном направлении (если нет двусторонней автоматической блокировки) существующие системы интервального регулирования движения поездов по этому пути закрываются и движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи с передачей указания следующего содержания:

«С ... ч ... минут по ... пути перегона ... действие блокировки закрывается и устанавливается движение поездов по телефонной связи по правилам однопутного движения».

В зависимости от поездной обстановки, указание об установлении по остающемуся железнодорожному пути движения поездов по телефонным средствам связи допускается совмещать с указанием о закрытии железнодорожного пути.»

Комментарии к п.10 Приложения № 19 к ИДП

Движение поездов по телефонным средствам связи осуществляется по неправильному пути перегона, не оборудованному устройствами, позволяющими следовать поезду по показаниям локомотивного светофора при односторонней автоблокировке. Разрешением на занятие перегона при телефонных средствах связи служит путевая записка (формы ДУ-50), вручаемая машинисту локомотива.

Цитата Приложения № 19 к ИДП:

«11. Если одна из железнодорожных станций, ограничивающих закрываемый перегон, находится в распоряжении диспетчера поездного соседнего диспетчерского участка, то указание о закрытии согласовывается с этим диспетчером поездным и дается ему в копии.»

Комментарии к п.11 Приложения № 19 к ИДП

Железнодорожная станция на границе смежных диспетчерских участков входит в состав одного из смежных участков (то есть станция является границей данного участка, включительно в него). При этом границей смежного диспетчерского участка будет считаться та же станция, только исключительно из состава участка. В этом случае приказ о закрытии перегона должен быть адресован в копии диспетчеру поездному участка, в который входит, станция, ограничивающая перегон.

Цитата Приложения № 19 к ИДП:

«12. Перед передачей указания о закрытии перегона или отдельного железнодорожного пути диспетчер поездной обязан вызывать дежурных по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, предупредить их о предстоящем закрытии, сообщить фамилию и должность руководителя работ, порядок пропуска поездов по остающемуся железнодорожному пути.»

Комментарии к п.12 Приложения № 19 к ИДП

При закрытии одного из путей двухпутного перегона по остающемуся пути может быть организовано двухстороннее движение. Диспетчер поездной в зависимости от систем интервального регулирования, которыми оборудован данный путь перегона, организует движение поездов: по сигналам автоблокировки в обоих направлениях; по сигналам автоблокировки по правильному пути, по показанию локомотивного светофора – по неправильному; по телефонным средствам связи.

Цитата Приложения № 19 к ИДП:

«13. Открытие перегона или железнодорожного пути производится диспетчером поездным после получения уведомления об устранении возникших препятствий, окончании работ и освобождении перегона в порядке, предусмотренном пунктом 21 настоящего Порядка.

Полученное уведомление диспетчер поездной обязан записать в журнал диспетчерских распоряжений, указав время его поступления, должность и фамилию лица, от которого оно получено. Письменное уведомление или телефонограмма об окончании работ и возможности движения поездов должны храниться вместе с журналом диспетчерских распоряжений.»

Комментарии к п.13 Приложения № 19 к ИДП

Устные уведомления должны передаваться по регистрируемым каналам связи (поездной диспетчерской связи, поездной радиосвязи).

Цитата Приложения № 19 к ИДП:

«14. Об открытии перегона или железнодорожного пути диспетчер поездной дает дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, и путевым постам, если такие на перегоне имеются, приказ следующего содержания:

«Приказ № ... от ... числа отменяется. Движение поездов по ... пути перегона ... с ... ч ... минут восстанавливается по ... (указывается система интервального регулирования движения поездов)».

Комментарии к п.14 Приложения № 19 к ИДП

Открытие перегона осуществляется с восстановлением действия той же системы интервального регулирования движения поездов, которая действовала до закрытия перегона за исключением следующих случаев:

- на перегоне производились работы, затрагивающие работу основной системы интервального регулирования, при этом восстановление действия основной системы и открытие движения поездов являются разными

этапами работ (открытие движения предусмотрено раньше восстановления основной системы интервального регулирования);

- на перегоне производились работы по переключению с одной систему интервального регулирования на другую.

Цитата Приложения № 19 к ИДП:

«15. Если на двухпутном перегоне, не оборудованном устройствами для двустороннего движения по блокировке по каждому железнодорожному пути (в том числе по показаниям локомотивного светофора), диспетчер поездной при регулировании движения поездов отправляет поезд по неправильному железнодорожному пути, то после проверки свободности этого железнодорожного пути дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, и путевым постами, если такие на перегоне имеются, дается указание следующего содержания:

«С ... ч ... минут движение ... (указывается четных или нечетных) поездов по ... пути перегона ... прекращается. Поезд № ... со станции ... отправьте по ... неправильному пути по телефонной связи по правилам однопутного движения».

Прежде чем передать такое указание об отправлении по неправильному железнодорожному пути пассажирского поезда, в журнале диспетчерских распоряжений должно быть записано указание уполномоченного представителя владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования):

«Поезд № ... со станции ... отправьте по ... неправильному пути».

Участие путевых постов (при их наличии) в организации движения поездов по неправильному железнодорожному пути определяется диспетчером поездным.

Получив приказ о пропуске поезда по неправильному железнодорожному пути, дежурные по железнодорожным станциям обмениваются под контролем диспетчера поездного телефонограммами.

Дежурные путевых постов (за исключением постов примыкания на однопутном перегоне с двухпутными вставками и предузловых постов, а также блок-постов) в переговорах о движении поездов по неправильному железнодорожному пути не участвуют, но об отправлении поезда они уведомляются по телефону, а время его проследования отмечают в журнале движения поездов.

При отправлении по неправильному железнодорожному пути последовательно нескольких поездов с разграничением путевыми постами,

дежурные этих постов сообщают на смежные железнодорожные станции о проследовании поездов:

«Поезд № ... по ... неправильному пути проследовал в ... ч ... минут. Дежурный путевого поста».

На двухпутных электрифицированных участках с односторонней путевой блокировкой, на которых применяется одностороннее ограждение съёмных подвижных единиц, время отправления поезда по неправильному железнодорожному пути при регулировании движения поездов диспетчер поезда обязан согласовать с диспетчером подразделения электроснабжения владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). Перечень таких участков устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Отправление поезда по неправильному железнодорожному пути на двухпутных перегонах, оборудованных двусторонней блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, а также устройствами, обеспечивающими движение поездов по неправильному железнодорожному пути по сигналам локомотивных светофоров, осуществляется по устному указанию диспетчера поезда и после переключения блокировки на соответствующее направление движения.»

Комментарии к п.15 Приложения № 19 к ИДП

Отправление поездов по неправильному пути – один из регулировочных приемов диспетчерского управления движением поездов. Неправильный путь при работе в штатном режиме использует, когда на участке накопились поезда одного направления, в противоположном направлении их количество незначительное. Диспетчер поезда организует параллельное движение по обоим главным путям в одном направлении.

Приказ, разрешающий диспетчеру поезду отправить пассажирский поезд по неправильному пути, подписывает диспетчер по управлению перевозками района управления.

Перечень двухпутных электрифицированных участков с односторонней путевой блокировкой, на которых применяется одностороннее ограждение съёмных подвижных единиц утверждается начальником региональной Дирекции управления движением ОАО «РЖД» распоряжением ОАО «РЖД» от 1 июня 2011 г. № 1200р.

Цитата Приложения № 19 к ИДП:

«16. По получении уведомления с железнодорожной станции о прибытии поезда по неправильному железнодорожному пути диспетчер поездной восстанавливает на перегоне нормальное движение передачей указания следующего содержания:

«Указание № ... от ... числа отменяется. С ... ч ... минут по ... пути перегона ... восстанавливается движение ... (указывается четных или нечетных) поездов по ... (указывается система интервального регулирования движения поездов)».

Комментарии к п.16 Приложения № 19 к ИДП

Запись в журнал диспетчерских распоряжений указанного уведомления не требуется, поскольку время прибытия поезда фиксируется в журнале поездных телефонограмм, журнале движения поездов и локомотивов на станции и на графике исполненного движения у диспетчера поездного.

Цитата Приложения № 19 к ИДП:

«17. В случае необходимости отправления с железнодорожной станции поезда с остановкой на перегоне, не предусмотренной графиком движения (для посадки и высадки людей, погрузки и выгрузки грузов), с последующим прибытием на смежную железнодорожную станцию или с возвращением на железнодорожную станцию отправления, диспетчер поездной в соответствии с поездной обстановкой дает разрешение дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, на отправление поезда, указывая время отправления поезда и продолжительность занятия им перегона (железнодорожного пути перегона).

Машинистам поездов, а также работникам, руководящим посадкой и высадкой людей, погрузкой и выгрузкой грузов, при отправлении таких поездов выдаются соответствующие предупреждения. После остановки на перегоне машинисты этих поездов возобновляют движение по сигналам указанных работников.

Диспетчер поездной или по его указанию дежурные по железнодорожным станциям при отправлении на перегон последующих попутных поездов обязаны уведомлять машинистов этих поездов посредством устройств технологической железнодорожной электросвязи о месте неграфиковой остановки поезда с указанием километра и пикета.

Отправление хозяйственных поездов, специального самоходного подвижного состава на закрытые перегоны (железнодорожные пути)

осуществляется в порядке, предусмотренном в приложении № 9 к Инструкции.»

Комментарии к п.17 Приложения № 19 к ИДП

Требование к диспетчеру поездному и дежурному по станции уведомлять по радиосвязи машинистов поездов, следующих за поездом (на перегонах, оборудованных автоблокировкой или автоматической локомотивной сигнализации, действующей как самостоятельная система регулирования движения поездов), имеющим неграфиковую остановку на перегоне, относится к тем случаям, когда эта остановка заранее предусматривается при отправлении поезда с выдачей машинисту соответствующего предупреждения.

Цитата Приложения № 19 к ИДП:

«18. Получив сообщение о неисправности на перегоне (железнодорожном пути) систем интервального регулирования движения поездов, диспетчер поездной записывает его в журнал диспетчерских распоряжений и, проверив через дежурных по железнодорожным станциям свободу перегона (железнодорожного пути), передает указание следующего содержания об установлении движения по телефонным средствам связи:

«Ввиду неисправности (указывается система интервального регулирования движения поездов) на перегоне (или по ... пути перегона) с ... ч ... минут движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи по правилам ... (однопутного или двухпутного) движения».

Комментарии к п.18 Приложения № 19 к ИДП

На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, диспетчер поездной оформляет запись о неисправности системы интервального регулирования движения поездов на перегоне в журнале формы ДУ-58.

Цитата Приложения № 19 к ИДП:

«19. При наличии на перегонах путевых постов, приказ диспетчера поездного о прекращении или восстановлении действия систем интервального регулирования движения поездов передается также дежурным путевых постов, при этом в зависимости от обстановки прекращение или восстановление действия системы интервального регулирования движения поездов производится на всем межстанционном перегоне или отдельно на каждом свободном межпостовом перегоне.»

Комментарии к п.19 Приложения № 19 к ИДП

Решение о прекращении или восстановлении действия системы интервального регулирования движения поездов на всем межстанционном перегоне или отдельно на каждом свободном межпостовом перегоне принимает диспетчер поездной только когда в порядке регулировки организуется движение поездов не по основным системам интервального регулирования. В случае неисправности, восстановление основных средств интервального регулирования возможно только после уведомления, полученного от ответственного работника хозяйства автоматики и телемеханики.

Цитата Приложения № 19 к ИДП:

«20. После получения уведомления о восстановлении действия систем интервального регулирования движения поездов, диспетчер поездной записывает его в журнал диспетчерских распоряжений и, проверив через дежурных по железнодорожным станциям свободу перегона (железнодорожного пути), дает дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, указание следующего содержания:

«Приказ № ... отменяется. С ... ч ... минут движение поездов на перегоне ... (по ... пути перегона) восстанавливается по ... (указывается система интервального регулирования движения поездов)».

С указанного времени железнодорожные станции переходят на тот вид связи, который будет предусмотрен в указании диспетчера поездного.

На двухпутных перегонах, оборудованных автоматической блокировкой для движения в одном направлении, приказ о восстановлении действия автоматической блокировки разрешается передавать до освобождения перегона от поездов, отправленных по правильному железнодорожному пути.»

Комментарии к п.20 Приложения № 19 к ИДП

На двухпутных перегонах, оборудованных автоматической блокировкой для движения в одном направлении, приказ о восстановлении действия автоматической блокировки до освобождения перегона от поездов, отправленных по правильному железнодорожному пути, обусловлено действие на перегоне «правил двухпутного движения». В ТРА станций, ограничивающих такой перегон, должна быть указана специализация направления пути перегона (то есть для какого направления движения поездов он является правильным).

Цитата Приложения № 19 к ИДП:

«21. Открытие или закрытие отдельных пунктов или вспомогательных постов, работающих не круглосуточно, производится в порядке, утверждаемом владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего

пользования), и оформляется указание диспетчера поездного, передаваемым дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающих перегон:

«Действие поста ... км с ... ч ... минут открыто (закрыто)».

Комментарии к п.21 Приложения № 19 к ИДП

После закрытия отдельного пункта движение поездов будет осуществляться на «удлиненном» перегоне между двумя отдельными пунктами с обеих сторон от закрытого отдельного пункта. Указанный приказ передается на закрываемый отдельный пункт, а также на соседние отдельные пункты с обеих сторон от закрываемого. Аналогично передается приказ на открытие отдельного пункта.

Цитата Приложения № 19 к ИДП:

«22. На участках с электрической тягой диспетчер поездной должен работать во взаимодействии с диспетчером подразделения электроснабжения владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) и принимать меры по обеспечению нормальной работы устройств электроснабжения.

При повреждениях контактной сети, отключениях тяговых подстанций или снижении их мощности, диспетчер поездной совместно с диспетчером подразделения электроснабжения владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) определяет порядок пропуска поездов по участкам.

В период гололедообразования диспетчер поездной по заявкам диспетчера подразделения электроснабжения владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) предоставляет время, в течение которого прекращается движение поездов по перегону, отдельным железнодорожным путям перегона или железнодорожной станции для плавки в контактной сети гололеда.»

Комментарии к п.22 Приложения № 19 к ИДП

В следствии обледенения контактного провода возникает риск его «пережога». Явление «пережога» объясняется возникновением дуги между проводом и ползком токоприёмника. Температура дуги начинается от 4000°С, контактный провод перегревается и отгорает. В связи с чем в период гололедообразования требуется особый контроль за состоянием контактной сети и своевременное принятие мер по обеспечению плавки в контактной сети гололеда.

Цитата Приложения № 19 к ИДП:

«23. При неисправности поездной диспетчерской связи движение поездов производится без участия диспетчера поездного дежурными по железнодорожным станциям.

При неисправности поездной диспетчерской связи диспетчер поездной и дежурные по железнодорожным станциям делают соответствующие записи в журнале диспетчерских распоряжений.

О восстановлении действия поездной диспетчерской связи диспетчер поездной уведомляет всех дежурных по железнодорожной станции регистрируемым указанием.»

Комментарии к п.23 Приложения № 19 к ИДП

Если поездная диспетчерская связь восстановлена на всем участке, то диспетчер поездной передает циркулярный приказ. В остальных случаях приказ передается на станции, с которыми поездная диспетчерская связь была прервана.

Цитата Приложения № 19 к ИДП:

«24. Порядок работы диспетчеров поездных, где штат работников, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов на железнодорожных станциях не предусмотрен, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п.24 ИДП приложения № 19

Порядок работы диспетчеров поездных, где штат работников, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов на железнодорожных станциях не предусмотрен, а также перечень таких участков и станций утверждается приказом начальника региональной Дирекции управления движением ОАО «РЖД», в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 1 июня 2011 г. № 1200р.

Комментарии к приложению № 20 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации «Типовые требования к ведению регламента служебных переговоров»

I. Общие положения

Цитата Приложения №20 к ИДП:

«1. Типовые требования к ведению регламента служебных переговоров при производстве маневровой и поездной работы (далее – Типовые требования) предназначены для работников железнодорожного транспорта, производственная деятельность, которых связана с движением поездов и маневровой работой.

На участках обращения скоростных и высокоскоростных поездов регламент переговоров устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.»

Комментарии к п. 1 Приложения №20 к ИДП:

Типовые требования к ведению регламента переговоров направлены на систематизацию и стандартизацию процесса обмена информации между работниками железнодорожного транспорта при выполнении операций, связанных с маневровой работой и движением поездов. Данные типовые требования обязательны к выполнению для все работников железнодорожного транспорта при выполнении операций, связанных с маневровой работой и движением поездов.

Ввиду наличия особенностей организации движения на участках обращения скоростных и высокоскоростных поездов, ОАО «РЖД» в праве разрабатывать собственные локальные нормативные акты, определяющие типовые требования к регламенту ведения служебных переговоров при выполнении поездной и маневровой работы на участках обращения скоростных и высокоскоростных поездов.

Цитата Приложения №20 к ИДП:

«2. Типовые требования устанавливают приоритетность выполнения машинистами и руководителями маневров требований сигналов над всеми командами (сообщениями и указаниями), за исключением команд на остановку в случае угрозы жизни, здоровью людей или безопасности движения.»

Комментарии к п. 2 Приложения №20 к ИДП:

Электронная подпись. Подписал: Храмов А.М.
№2603/р от 07.10.2022

При выполнении поездной и маневровой работы Ключевая команда – это команда (указание) на совершение остановки поезду или маневрирующему составу, одиночно следующему локомотиву, которая может быть подана любым участником перевозочного процесса, вне зависимости от текущих показаний средств сигнализации, в случае возникновения угрозы жизни, здоровью людей или безопасности движения. Во всех остальных случаях наибольший приоритет для всех участников движения имеют визуальные и звуковые сигналы.

Цитата Приложения №20 к ИДП:

«3. Для исключения возможного неверного восприятия все команды (указания, сообщения) должны носить адресный характер (номер поезда, номер локомотива или его позывного, фамилии работников железнодорожного транспорта).»

Комментарии к п. 3 Приложения №20 к ИДП:

Для обеспечения безопасности движения поездов, а также недопущения возможности возникновения угрозы жизни и здоровья работников железнодорожного транспорта все переговоры должны иметь адресный характер. Каждый из участников поездной и маневровой работы должен четко понимать какая команда для какого работника предназначена. Для соблюдения указанных требований каждое новое сообщение должно начинаться с адресной конструкции слов, непосредственно адресующих последующую команду конкретному работнику железнодорожного транспорта.

Адресная конструкция слов состоит из двух составляющих:

1. Полное название должности работника, к которому идет обращение. Если обращение идет к машинисту, так же должен быть указан признак тягового подвижного состава с указанием его номера (например: «машинист поезда 3502»; «машинист локомотива 1108»; «машинист дрезины 0002»; «составитель»; «оператор» и т.д.);

2. Фамилия работника, к которому идет обращение. В случае, когда обращение идет к машинисту проходящего/прибывшего поезда и его фамилия заранее неизвестна вызывающему лицу, допускается начинать свое обращение с адресной конструкции, состоящей только из первого пункта.

Работник, услышав такое обращение в свой адрес должен незамедлительно дать ответ вызывающему лицу с повторением адресной конструкции слов (например: «Слушаю, машинист поезда 3502 Иванов»; «Слушаю, составитель Сидоров» и др.).

Цитата Приложения №20 к ИДП:

«4. Переговоры между работниками, задействованными в маневровой и поездной работе, ведутся в свободной форме с соблюдением следующих требований:

а) команды (указания, сообщения), передаваемые по радиосвязи и двусторонней парковой связи, должны быть лаконичными и понятными;

б) работник, передавший указание (команду, сообщение), обязан убедиться в правильности его восприятия машинистом локомотива (руководителем маневров);

в) если машинист (руководитель маневров) не уверен в правильности восприятия сигнала (указания, сообщения, команды) он обязан выяснить обстановку до начала передвижений.»

Комментарии к п. 4 Приложения №20 к ИДП:

При формировании команд, передаваемых по радиосвязи, целесообразно исключать из структуры команды (указания, сообщения) слова-паразиты, эпитеты, фразеологические обороты, не несущие смысловой нагрузки в рамках передаваемого сообщения.

Работник, получивший команду, должен незамедлительно повторить полученную команду лицу, передавшему ее, с указанием в конце своей должности и фамилии. Работник, передавший команду, должен оценить правильность ее повтора. Если при повторе команды работником, получившим ее присутствуют значительные отклонения от изначальной команды, следовательно информация принимающей стороной воспринята неверно и работник, передающий команду обязан ее повторить.

В случае, если по каким-либо причинам команда не была доведена полностью, не ясна структура и порядок действия по полученной команде, или же полученная команда противоречит показаниям сигналов и(или) положению стрелочных переводов в маршруте запрещается начинать движение. Работник, имеющий сомнения в правильности полученной команды обязан связаться с работником, передавшим команду и уточнить все возникшие вопросы.

Цитата Приложения №20 к ИДП:

«5. Запрещается вести переговоры по радиосвязи, не связанные с движением поездов и производством маневровой работы.»

Комментарии к п. 5 Приложения №20 к ИДП:

Любые переговоры на отвлеченные темы, напрямую не связанные с организацией движения поездов, маневровой работой, обеспечением

безопасности движения поездов и выполнения других технологических операций запрещены.

II. Ведение служебных переговоров при организации движения поездов

Цитата Приложения №20 к ИДП:

«6. При безостановочном пропуске поезда по главным железнодорожным путям раздельного пункта при разрешающих показаниях светофоров (входного, маршрутного и выходного), а также исправной работе локомотивных приборов безопасности и отсутствии необходимости в передаче непредвиденных предупреждений по маршруту следования поезда переговоры по радиосвязи между дежурным по железнодорожной станции (диспетчером поездным – при диспетчерской централизации) и машинистом локомотива не ведутся.»

Комментарии к п. 6 Приложения №20 к ИДП:

В условиях нормальной работы средств железнодорожной автоматики и телемеханики при организации безостановочного пропуска поездов через раздельный пункт согласно действующего графика движения поездов отсутствует необходимость ведения переговоров между дежурным по железнодорожной станции (диспетчером поездным – при диспетчерской централизации) и машинистом локомотива.

Цитата Приложения №20 к ИДП:

«7. При отправлении поезда, когда имеются два (три – при четырехзначной автоматической блокировке) и более свободных блок-участков удаления, полностью приготовлен маршрут отправления, отсутствует необходимость передачи непредвиденных предупреждений по маршруту следования поезда переговоры по радиосвязи между дежурным по железнодорожной станции (диспетчером поездным – при диспетчерской централизации) и машинистом локомотива не ведутся.»

Комментарии к п. 7 Приложения №20 к ИДП:

В случае, если хотя бы одно из условий, приведенных в п.7 не выполняется, дежурный по железнодорожной станции (диспетчер поездной – при диспетчерской централизации) обязан вызвать машиниста отправляющегося поезда и довести до него порядок отправления с указанием дополнительной информации о нарушении нормального способа отправления поезда с раздельного пункта.

Цитата Приложения №20 к ИДП:

«8. Дежурный по железнодорожной станции обязан вызвать машиниста поезда, находящегося на участке приближения к отдельному пункту (на первом или втором участке приближения в зависимости от условий приема поезда), и довести до него информацию о порядке следования:

1) при приеме поезда на железнодорожную станцию в случае, когда выходной (маршрутный) светофор сигнализирует запрещающее показание;

2) при необходимости передачи приказа на проследование входного (маршрутного) светофора с запрещающим показанием, знака «граница станции»;

3) при организации пропуска поезда по боковым железнодорожным путям, когда входной светофор не оборудован маршрутным указателем;

4) при следовании поезда вариантным маршрутом;

5) при приеме поезда на железнодорожный путь общего пользования, не предусмотренный локальным нормативным актом владельца инфраструктуры, а на железнодорожный путь необщего пользования – владельца железнодорожного пути необщего пользования (неспециализированный железнодорожный путь), а также пассажирского поезда на боковой железнодорожный путь, когда графиком движения предусмотрен пропуск поезда без остановки по главному железнодорожному пути.»

Комментарии к п. 8 Приложения №20 к ИДП:

Указанная информация доводится до машиниста заблаговременно для обеспечения безопасности движения поездов при приеме поезда на станцию. Полученная информация позволит машинисту заранее отрегулировать скорость прибывающего поезда согласно местным условиям и подготовиться к остановке вблизи светофора с запрещающим показанием.

Разрешением для машиниста поезда на проследование светофора с запрещающим показанием, знака «граница станции» является регистрируемый приказ дежурного по железнодорожной станции (диспетчера поезда – при диспетчерской централизации), переданный по регистрируемому виду связи. Без получения регистрируемого приказа, проследование поездом светофора с запрещающим показанием, знака «граница станции» запрещено. Дежурный по железнодорожной станции (диспетчер поезда – при диспетчерской централизации) обязан заблаговременно связаться с машинистом прибывающего поезда, довести до него порядок

прибытия на отдельный пункт, выдать машинисту регистрируемый приказ, убедиться в правильности его восприятия машинистом прибывающего поезда.

При организации пропуска поезда по боковым железнодорожным путям, когда входной светофор не оборудован маршрутным указателем дежурный по железнодорожной станции (диспетчер поезда – при диспетчерской централизации) обязан заблаговременно связаться с машинистом прибывающего поезда, довести информацию об отсутствии маршрутного указателя на входном светофоре, об организации пропуска поезда по боковому пути, а также о причине изменения порядка пропуска. Далее дежурный по железнодорожной станции (диспетчер поезда – при диспетчерской централизации) обязан убедиться в правильности восприятия информации машинистом прибывающего поезда.

Полученная информация позволит машинисту заранее отрегулировать скорость прибывающего поезда согласно местным условиям и подготовить ведомый им состав к движению с отклонением на боковой путь.

При организации пропуска поезда альтернативным маршрутом дежурный по железнодорожной станции (диспетчер поезда – при диспетчерской централизации) обязан заблаговременно связаться с машинистом прибывающего поезда, довести информацию об организации пропуска поезда альтернативным маршрутом, а также о причине изменения порядка пропуска. Далее дежурный по железнодорожной станции (диспетчер поезда – при диспетчерской централизации) обязан убедиться в правильности восприятия информации машинистом прибывающего поезда.

Полученная информация позволит машинисту заранее отрегулировать скорость прибывающего поезда согласно местным условиям и подготовить ведомый им состав к движению по альтернативному маршруту.

При изменении нормального порядка (отличного от порядка, оговоренного в технологическом процессе работы железнодорожной станции) приема или пропуска поездов через отдельный пункт, дежурный по железнодорожной станции (диспетчер поезда – при диспетчерской централизации) обязан заблаговременно связаться с машинистом прибывающего поезда, довести информацию об организации приема или пропуска поезда порядком, отличающимся от нормального, а также о причине изменения порядка приема, пропуска. Далее дежурный по железнодорожной станции (диспетчер поезда – при диспетчерской централизации) обязан убедиться в правильности восприятия информации машинистом прибывающего поезда.

Полученная информация позволит машинисту заранее отрегулировать скорость прибывающего поезда согласно местным условиям и подготовить

ведомый им состав к движению по маршруту, отличающемуся от нормального, оговоренного в технологическом процессе работы железнодорожной станции.

Цитата Приложения №20 к ИДП:

«9. Порядок доведения информации до машинистов поездов диспетчером поездным при диспетчерской централизации устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Порядок доведения информации до машинистов поездов о необходимости смены частоты (канала) поездной радиосвязи по маршруту следования поезда устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Порядок доведения информации до машинистов поездов дежурным по железнодорожной станции в случае приема поезда на тупиковый железнодорожный путь устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожного пути необщего пользования).»

Комментарии к п. 9 Приложения №20 к ИДП:

ОАО «РЖД» вправе разрабатывать и вводить в действие локальные нормативные акты, регламентирующие порядок доведения информации до машинистов поездов диспетчером поездным при диспетчерской централизации, порядок доведения информации до машинистов поездов о необходимости смены частоты (канала) поездной радиосвязи по маршруту следования поезда, учитывающие особенности технического оснащения и технологии работы собственных объектов инфраструктуры.

ОАО «РЖД» вправе разрабатывать и вводить в действие локальные нормативные акты, регламентирующие порядок доведения информации до машинистов поездов дежурным по железнодорожной станции в случае приема поезда на тупиковый железнодорожный путь, учитывающие особенности технического оснащения и технологии работы железнодорожных станций, предусматривающих возможность приема поездов на тупиковый железнодорожный путь.

Цитата Приложения №20 к ИДП:

«10. Устанавливается следующая последовательность выполнения переговоров по радиосвязи при организации движения поездов:

- 1) вызов абонента и установление с ним связи;

2) доведение информации о порядке прибытия (отправления, следования) поезда на отдельный пункт;

3) повтор машинистом поезда полученной информации и убеждение дежурным по железнодорожной станции (диспетчером поездным – при диспетчерской централизации) в правильности восприятия;

4) доведение сопутствующей информации (при необходимости). В качестве сопутствующей информации допускается передавать любую информацию по усмотрению дежурного по железнодорожной станции (диспетчера поездного – при диспетчерской централизации), которая необходима машинисту для ведения поезда и связана с организацией движения и технологией работы железнодорожного транспорта.»

Комментарии к п. 10 Приложения №20 к ИДП:

Соблюдение указанного в п.10 порядка ведения переговоров по радиосвязи при организации движения поездов обязательно к выполнению всеми работниками железнодорожного транспорта, занятых в организации движения поездов. Соблюдение указанного порядка позволяет достичь единообразия при выполнении технологических операций, а также способствует снижению рисков возникновения нештатных и аварийных ситуаций, связанных с безопасностью движения поездов.

Цитата Приложения №20 к ИДП:

«11. Если после трехкратного вызова машиниста поезда не удалось установить с ним связь, дежурный по железнодорожной станции (диспетчер поездной – при диспетчерской централизации) принимает меры к остановке поезда: переключением светофора на запрещающее показание без изменения положения стрелочных переводов на продолжении маршрута его следования (с передачей по радиосвязи информации об изменениях показания светофора). Кроме того, принимаются меры к изолированию маршрута приема (отправления, следования) поезда в случае возможного проезда машинистом поезда светофора (входного, маршрутного или выходного) с запрещающим показанием;

на электрифицированных линиях – передачей сообщения диспетчеру дистанции электроснабжения о необходимости снятия напряжения в контактной сети по маршруту следования поезда;

направлением работника железнодорожного транспорта навстречу поезду для подачи ручного сигнала остановки.»

Комментарии к п. 11 Приложения №20 к ИДП:

Переключение светофора на запрещающее показание позволит передать соответствующую информацию на локомотив, что может привести к срабатыванию устройств безопасности и начале автоматического торможения (при наличии соответствующих устройств безопасности на объектах инфраструктуры и тяговом подвижном составе). Изменение положения стрелочных переводов, входящих в маршрут приема запрещено с целью исключения вероятности схода железнодорожного подвижного состава с рельс при проследовании поездом запрещающего показания светофора. При этом, дежурный по железнодорожной станции (диспетчер поездной – при диспетчерской централизации) обязан исключить возможность выхода подвижных единиц на маршрут следования поезда, с машинистом которого не удалось установить связь (изолировать маршрут).

О принятых мерах дежурный по железнодорожной станции (диспетчер поездной – при диспетчерской централизации) обязан передать информацию по радиосвязи с ее адресацией машинисту прибывающего поезда.

Необходимость снятия напряжения в контактной сети по маршруту следования поезда, с машинистом которого не удалось установить связь, обусловлена возможностью исключить вариант поддержания (развития) скорости движения неуправляемого поезда. Данная мера позволяет минимизировать негативные последствия от движения неуправляемого поезда.

Дежурный по железнодорожной станции (диспетчер поездной – при диспетчерской централизации) обязан вызвать работника железнодорожного транспорта (указанного в ТРА станции), довести до него задание, убедиться в правильности восприятия и направить работника железнодорожного транспорта навстречу поезду для подачи ручного сигнала остановки.

Цитата Приложения №20 к ИДП:

«12. При необходимости немедленной остановки поезда в случаях, предусмотренных Правилами технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденными настоящим Приказом (далее – Правила), дежурный по железнодорожной станции (диспетчер поездной – при диспетчерской централизации) передает машинисту поезда команду об остановке с указанием причин и убеждается в правильности восприятия команды.

В случае возникновения аварийной ситуации сообщение в эфир радиосвязи должно начинаться словами: «Внимание все!» и далее следует текст сообщения. При получении указанного сообщения работники, находящиеся в зоне действия радиосвязи, обязаны прекратить переговоры, выслушать сообщение и принять соответствующие меры.»

Комментарии к п. 12 Приложения №20 к ИДП:

Сообщение о необходимости немедленной остановки поезда должно быть передано согласно установленного порядка ведения переговоров по радиосвязи, указанного в п.10 приложения № 20 к ИДП с обязательным указанием причины вынужденной немедленной остановки. Обязанность дежурного по железнодорожной станции (диспетчера поездного – при диспетчерской централизации) заключается в скорейшем и точном донесении до участников движения информации о возникшей необходимости немедленной остановки поезда.

Словосочетание «Внимание все!» является универсальным маркерным словосочетанием, обозначающим возникновение аварийной ситуации на железнодорожном транспорте. Любой работник железнодорожного транспорта при получении сообщения, начинающегося со словосочетания «Внимание все!» обязан прекратить ведение любых переговоров, внимательно выслушать сообщение и принять меры к снижению негативных последствий от возникшей аварийной ситуации в рамках своей должностной инструкции, соблюдая при этом меры личной безопасности.

Цитата Приложения №20 к ИДП:

«13. Порядок переговоров перед приемом, отправлением или проследованием станции поездом, обслуживаемым машинистом без помощника машиниста, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 13 Приложения №20 к ИДП:

Обслуживание машинистом поезда в одно лицо (без помощника машиниста) является сложным технологическим процессом, требующим дополнительных действий от других работников железнодорожного транспорта. В связи с этим, ОАО «РЖД» в праве разрабатывать и вводить в действие локальные нормативные акты, учитывающие особенности местных условий и существующей технологии работы объектов инфраструктуры, регламентирующие порядок ведения переговоров перед приемом, отправлением или проследованием станции поездом, обслуживаемым машинистом без помощника машиниста.

III. Ведение служебных переговоров при организации маневровой работы

Цитата Приложения №20 к ИДП:

«14. При организации маневровой работы все участники должны соблюдать следующие требования:

маневровая работа должна проводиться в соответствии с ранее доведенным планом маневровой работы (кратким указанием о последовательности маневровых передвижений при выполнении задания на маневровую работу);

работник, распоряжающийся маневрами (работник, единолично распоряжающийся организацией маневровой работы на железнодорожной станции или в отдельном районе железнодорожной станции – при ее делении на маневровые районы, на путях необщего пользования) доводит до руководителя маневров и машиниста план маневровой работы. При выполнении маневровых передвижений локомотивом или специальным самоходным подвижным составом, не обслуживаемым составительской бригадой (главным кондуктором), мотор-вагонным подвижным составом план маневровой работы доводится до машиниста;

в плане маневровой работы отражается следующая информация:

- 1) перечень работников, которым передается план маневровой работы;
- 2) операции, которые требуется выполнить;
- 3) маршрут движения (железнодорожные пути, задействованные в маневровых передвижениях, а также информация об их свободности или занятости);
- 4) информация о руководителе маневров (должность и фамилия), по указанию которого будут производиться маневровые передвижения.»

Комментарии к п. 14 Приложения №20 к ИДП:

План маневровой работы разрабатывает и доводит до причастных лиц работник, распоряжающийся маневрами. План маневровой работы может быть доведен до причастных лиц как лично в устной форме в процессе диалога, так и с использованием имеющихся средств радиосвязи. После доведения плана маневровой работы до причастных лиц, работник, распоряжающийся маневрами, обязан убедиться в правильности восприятия переданной информации.

Работник, распоряжающийся маневрами – работник железнодорожного транспорта, имеющий должный уровень образования, занимающий соответствующую должность, имеющий право распоряжаться маневрами на

объекте инфраструктуры согласно своей должностной инструкции. К таким работникам относятся: дежурный по железнодорожной станции, диспетчер маневровый, дежурный по парку, дежурный по сортировочной горке, (диспетчер поездной – при диспетчерской централизации и др.

Руководитель маневров - работник железнодорожного транспорта, имеющий должный уровень образования, занимающий соответствующую должность, имеющий право руководить маневрами на объекте инфраструктуры согласно своей должностной инструкции. К таким работникам относятся: составитель поездов, горочный составитель, в отдельных случаях, предусмотренных в локальных нормативных актах, - сигналист, оператор при дежурном по железнодорожной станции и др.

План маневровой работы обязателен к выполнению всеми причастными работниками железнодорожного транспорта.

Цитата Приложения №20 к ИДП:

«15. При невозможности приготовления маневрового маршрута на весь путь следования (в соответствии с доведенным планом) работник, распоряжающийся маневрами, обязан указать машинисту локомотива (руководителю маневров при движении вагонами вперед) литер светофора с запрещающим показанием, ограничивающего перемещение по станционным железнодорожным путям вагонов с локомотивом или локомотива без вагонов без перемены направления движения (далее – маневровый полурейс).»

Комментарии к п. 15 Приложения №20 к ИДП:

Указанная информация доводится работником, распоряжающимся маневрами до машиниста локомотива (руководителя маневров при движении вагонами вперед) заблаговременно для обеспечения безопасности движения поездов при выполнении маневровых полурейсов. Полученная информация позволит машинисту заранее отрегулировать скорость маневрового состава согласно местным условиям и подготовиться к остановке вблизи светофора с запрещающим показанием.

Цитата Приложения №20 к ИДП:

«16. При необходимости изменения в процессе работы ранее доведенного плана маневровых передвижений работник, распоряжающийся маневрами, обязан уведомить об этом машиниста и руководителя маневров, и убедиться в правильности восприятия информации.»

Комментарии к п. 16 Приложения №20 к ИДП:

Для обеспечения безопасности движения поездов, изменения в ранее доведенный план маневровых передвижений, работник, распоряжающийся маневрами, доводит до причастных лиц после получения сообщений от машиниста локомотива (руководителя маневров при движении вагонами вперед) сообщения об остановке маневрового состава.

Цитата Приложения №20 к ИДП:

«17. Перед изменением ранее подготовленного маршрута работник, распоряжающийся маневрами, обязан вызвать машиниста (руководителя маневров при движении вагонами вперед) и после его уведомления и получения согласия приступить к изменению маршрута.»

Комментарии к п. 17 Приложения №20 к ИДП:

Для обеспечения безопасности движения поездов, изменение ранее подготовленного маршрута маневровых передвижений, работник, распоряжающийся маневрами, производит после получения сообщений от машиниста локомотива (руководителя маневров при движении вагонами вперед) сообщения об остановке маневрового состава, а также после получения согласия от машиниста (руководителя маневров при движении вагонами вперед).

Цитата Приложения №20 к ИДП:

«18. Порядок присвоения позывных для локомотивов, применяемых в маневровой работе, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожного пути необщего пользования).»

Комментарии к п. 18 Приложения №20 к ИДП:

ОАО «РЖД» в праве разрабатывать и вводить в действие локальные нормативные акты, учитывающие особенности местных условий и существующей технологии работы объектов инфраструктуры, регламентирующие порядок присвоения позывных для локомотивов, применяемых в маневровой работе. Порядок присвоения позывных для локомотивов, применяемых в маневровой работе устанавливается приказом начальника железной дороги, в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 9 июня 2012 г. № 1158р.

IV. Ведение регламента служебных переговоров при закреплении железнодорожного подвижного состава

Цитата Приложения №20 к ИДП:

«19. Запрещается передавать через третье лицо команды машинисту о выполнении операций, связанных с закреплением железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях.»

Комментарии к п. 19 Приложения №20 к ИДП:

Для обеспечения безопасности движения поездов, команды машинисту о выполнении операций, связанных с закреплением железнодорожного подвижного состава, на железнодорожных путях должны передаваться только лично работником, распоряжающимся маневрами с использованием имеющихся средств связи.

Цитата Приложения №20 к ИДП:

«20. При закреплении составов поездов на железнодорожных путях должна соблюдаться следующая последовательность обмена сообщениями и указаниями:

1) дежурный по железнодорожной станции с использованием имеющихся средств связи до прибытия поезда извещает работников, осуществляющих закрепление железнодорожного подвижного состава, о необходимости выхода к железнодорожному пути приема поезда;

2) после прибытия поезда дежурный по железнодорожной станции передает информацию машинисту о работниках, осуществляющих закрепление состава (фамилию и должность), а также о канале радиосвязи, с применением которого будут выполняться данные операции;

3) после установления состава поезда в требуемом месте железнодорожного пути приема дежурный по железнодорожной станции с использованием имеющихся средств связи передает работнику, осуществляющему закрепление железнодорожного подвижного состава, команду следующего содержания:

номер пути, на котором необходимо закрепить железнодорожный подвижной состав;

количество осей в закрепляемом железнодорожном подвижном составе;

номер расчетной формулы в соответствии с приложением № 12 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам (далее – Инструкция), применяемой для расчета необходимого количества тормозных башмаков;

необходимое количество тормозных башмаков (стационарных устройств закрепления) с распределением по сторонам железнодорожного подвижного

состава в соответствии с нормами, установленными локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования);

номер локомотива и фамилию машиниста.

Работник, осуществляющий закрепление железнодорожного подвижного состава, обязан сверить указанное количество тормозных башмаков (стационарных устройств закрепления) на соответствие нормам установленным локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), и при их соответствии повторить команду, а при несоответствии – сообщить дежурному по железнодорожной станции о несоответствии норм закрепления состава поезда.

При выявлении несоответствий норм закрепления состава поезда дежурный по железнодорожной станции обязан принять меры к определению правильного количества требуемых средств закрепления и повторно дать команду. Правильность восприятия команды дежурный по железнодорожной станции подтверждает словами «Верно, выполняйте!».

Указанная команда подается дежурным по железнодорожной станции последовательно каждому из работников, осуществляющих закрепление. При этом следующему работнику дежурный по железнодорожной станции передает команду после завершения операций по закреплению железнодорожного подвижного состава с противоположной стороны состава поезда и убедившись, что железнодорожный подвижной состав закреплен в соответствии с указанными командой и нормами закрепления.;

4) работник, осуществляющий закрепление железнодорожного подвижного состава, после получения команды и установки средств закрепления при необходимости наката обода колеса на полоз тормозного башмака (стационарное устройство для закрепления) передает машинисту поезда по радиосвязи команду на движение и последующую остановку;

5) работник, осуществляющий закрепление железнодорожного подвижного состава, после выполнения команды производит по имеющимся средствам связи доклад дежурному по железнодорожной станции с указанием количества и стороны укладки тормозных башмаков (стационарных устройств закрепления);

б) дежурный по железнодорожной станции после убеждения, что средства закрепления установлены в соответствии с его командой и нормами закрепления, указанными в приложении № 12 к Инструкции, дает команду на отцепку локомотива от состава поезда с указанием машинисту количества установленных средств закрепления с каждой из сторон поезда.»

Комментарии к п. 20 Приложения №20 к ИДП:

Информация о закреплении железнодорожного подвижного состава доводится заблаговременно с учетом требований п. 3 Приложения № 20 к ИДП, для своевременной подготовки работников, осуществляющих закрепление железнодорожного подвижного состава.

После передачи информации, дежурный по железнодорожной станции обязан убедиться в правильности восприятия машинистом информации.

Исходя из того, что операция по закреплению подвижного состава является одной из наиболее ответственных и напрямую влияющая на обеспечение безопасности движения, после передачи информации, дежурный по железнодорожной станции обязан убедиться в правильности восприятия работником, осуществляющим закрепление железнодорожного подвижного состава, путем внимательного прослушивания повтора ранее доведенной информации работником, осуществляющим закрепление железнодорожного подвижного состава.

При подаче команды работником, осуществляющим закрепление железнодорожного подвижного состава машинисту, работник, осуществляющий закрепление железнодорожного подвижного состава дополнительно обязан довести до машиниста информацию о своем текущем месте нахождения.

При закреплении подвижного состава тормозными башмаками, помимо указания количества и стороны укладки тормозных башмаков (со стороны четной или нечетной горловины станции; с головы или хвоста поезда), работник, осуществляющий закрепление железнодорожного подвижного состава также должен довести до дежурного по железнодорожной станции порядковые номера использованных тормозных башмаков с указанием стороны их укладки. Работник, осуществляющий закрепление железнодорожного подвижного состава обязан убедиться в правильности восприятия переданной информации дежурным по железнодорожной станции.

Цитата Приложения №20 к ИДП:

«21. При закреплении железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях при производстве маневровой работы должна соблюдаться следующая последовательность обмена сообщениями и указаниями:

1) работник, распоряжающийся маневровой работой, с использованием имеющихся средств связи передает руководителю маневров информацию:

номер железнодорожного пути, на котором необходимо закрепить железнодорожный подвижной состав;

количество осей в закрепляемом железнодорожном подвижном составе;

номер расчетной формулы в соответствии с приложением № 12 к Инструкции, применяемой для расчета необходимого количества тормозных башмаков;

необходимое количество тормозных башмаков (стационарных устройств закрепления) с привязкой к сторонам укладки согласно технико-распорядительному акту железнодорожной станции (инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования);

2) руководитель маневров обязан повторить данное указание, а работник, его давший, подтвердить правильность восприятия словами «Верно, выполняйте!»;

3) руководитель маневров при необходимости передает машинисту локомотива команду на протягивание (осаживание) железнодорожного подвижного состава до установленных мест закрепления (стеллажей с тормозными башмаками; стационарных устройств закрепления; продольного профиля пути, на котором разрешено оставление подвижного состава без локомотива);

4) после остановки железнодорожного подвижного состава и установления средств закрепления, руководитель маневров при необходимости наката обода колеса на полз тормозного башмака (стационарное устройство для закрепления) передает машинисту локомотива по радиосвязи команду на движение и остановку;

5) руководитель маневров после закрепления железнодорожного подвижного состава по имеющимся средствам связи производит доклад работнику, распоряжающемуся маневровой работой, с указанием количества и стороны укладки тормозных башмаков (установления стационарных устройств закрепления);

б) работник, распоряжающийся маневровой работой, после убеждения, что средства закрепления установлены в соответствии с командой дежурного по железнодорожной станции и нормами закрепления, указанными в приложении № 12 к Инструкции, дает команду машинисту на отцепку локомотива от состава с указанием машинисту количества установленных средств закрепления с каждой из сторон.»

Комментарии к п. 21 Приложения №20 к ИДП:

Информация доводится заблаговременно с учетом требований п.3 Приложения №20 к ИДП, для своевременной подготовки работников, осуществляющих закрепление железнодорожного подвижного состава к выполнению технологической операции.

При подаче команды работником, осуществляющим закрепление железнодорожного подвижного состава машинисту, работник, осуществляющий закрепление железнодорожного подвижного состава дополнительно обязан довести до машиниста информацию о своем текущем месте нахождения.

При закреплении подвижного состава тормозными башмаками, помимо указания количества и стороны укладки тормозных башмаков (со стороны четной или нечетной горловины станции; с головы или хвоста поезда), работник, осуществляющий закрепление железнодорожного подвижного состава также должен довести до дежурного по железнодорожной станции инвентарные номера, нанесенные краской в соответствии с клеймом, использованных тормозных башмаков с указанием стороны их укладки. Работник, осуществляющий закрепление железнодорожного подвижного состава обязан убедиться в правильности восприятия переданной информации дежурным по железнодорожной станции.

Цитата Приложения №20 к ИДП:

«22. Подробный порядок ведения регламента служебных переговоров при выполнении операций, связанных с закреплением железнодорожного подвижного состава, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных необщего пользования).

Порядок выполнения операций, по закреплению подвижного состава, в условиях использования ручных сигналов устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).»

Комментарии к п. 22 Приложения №20 к ИДП:

ОАО «РЖД» в праве разрабатывать и вводить в действие локальные нормативные акты, учитывающие особенности местных условий и существующей технологии работы объектов инфраструктуры, раскрывающие подробный порядок ведения регламента служебных переговоров при выполнении операций, а также порядок выполнения операций, по закреплению подвижного состава, в условиях использования ручных сигналов.

Порядок выполнения операций, по закреплению подвижного состава, в условиях использования ручных сигналов устанавливается в соответствии:

1. Распоряжение ОАО «РЖД» от 4 июля 2017 г. №1258р «Об утверждении отдельных документов, регламентирующих работу в вопросах соблюдения установленного регламента служебных переговоров»;

2. Типовые требования по ведению регламента служебных переговоров при производстве маневровой работы на путях общего и необщего пользования железнодорожных станций, утвержденные распоряжением ОАО «РЖД»

от 5 марта 2020 г. № 496/р.

V. Ведение регламента служебных переговоров между машинистом и помощником машиниста

Цитата Приложения №20 к ИДП:

«23. Перед отправлением поезда с начальной железнодорожной станции при разрешающем показании выходного (маршрутного) светофора или полученном разрешении в соответствии с положениями Инструкции, машинист и помощник машиниста обязаны выполнить переговоры, в которых помощник машиниста контролирует и объявляет машинисту (далее – регламент «Минута готовности»):

1) о наличии поездных документов и бланка ДУ-61, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 27 к Инструкции;

2) о включении приборов безопасности и радиостанции;

3) об отпуске стояночного тормоза (при приемке на станционных железнодорожных путях);

4) о наличии справки об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии (кроме мотор-вагонного подвижного состава);

5) о соответствии номера хвостового вагона в справке об обеспечении поезда тормозами и их исправном действии и натурном листе поезда (кроме мотор-вагонного подвижного состава);

6) о проведении опробования тормозов (для грузовых поездов дополнительно – о плотности тормозной магистрали поезда);

7) о давлении в тормозной и напорной магистралях;

8) о показании локомотивного светофора или устройств индикации локомотива (далее – локомотивный светофор);

9) о проверке целостности тормозной магистрали пассажирского или грузового поезда путем кратковременной постановки ручки крана машиниста в первое положение;

10) о показании выходного (маршрутного) светофора с железнодорожного пути отправления;

11) об установленной скорости следования по маршруту отправления в км/ч;

12) об отсутствии сигналов остановки с железнодорожного пути и поезда и о том, что время стоянки пассажирского поезда, согласно расписанию, закончилось.»

Комментарии к п. 23 Приложения №20 к ИДП:

Переговоры между машинистом и помощником машиниста осуществляются с использованием устной речи без применения технических средств связи. Помощник машиниста поэтапно контролирует параметры согласно п.23 Приложения №20 к ИДП и озвучивает их машинисту. Машинист, услышав поэлементный доклад помощника машиниста обязан осуществить контроль соответствующего параметра на предмет соответствия информации, полученной от помощника машиниста. В случае полного точного соответствия полученной от помощника машиниста информации с показаниями соответствующего параметра, машинист обязан повторить доклад помощника машиниста.

Цитата Приложения №20 к ИДП:

«24. Машинист перед отправлением поезда должен убедиться:

1) в наличии разрешающего показания выходного (маршрутного) светофора с железнодорожного пути отправления и соответствующем ему показании локомотивного светофора или в соответствии разрешения, полученного в соответствии с Инструкцией;

2) в отсутствии сигналов остановки, подаваемых с железнодорожного пути;

3) в отсутствии поезда по маршруту отправления.

В случае выполнения указанных условий машинист приводит поезд в движение.»

Комментарии к п. 24 Приложения №20 к ИДП:

Проверка выполнения указанных условий проводится машинистом визуально с обязательным повторением результатов проверки.

Цитата Приложения №20 к ИДП:

«25. После приведения поезда в движение машинист и помощник машиниста обязаны, поочередно открывая боковые окна, или с помощью

зеркал заднего вида (камер видеонаблюдения) проверить и доложить друг другу об отсутствии (наличии) сигналов остановки, а также о состоянии поезда.»

Комментарии к п. 25 Приложения №20 к ИДП:

Проверка и доклад друг другу об отсутствии (наличии) сигналов остановки, о состоянии поезда проводится строго поочередно для обеспечения безопасности движения поездов. Первым проверку наличия и доклад об отсутствии (наличии) сигналов остановки, о состоянии поезда проводит помощник машиниста, затем машинист поезда. В процессе проверки, работник, не занятый в настоящий момент проверкой отсутствия (наличия) сигналов остановки и состоянии поезда, должен безотрывно следить за показанием средств сигнализации, наличии посторонних предметов на пути следования поезда, показаниями аппаратуры локомотива.

Цитата Приложения №20 к ИДП:

«26. Перед отправлением поезда с промежуточной железнодорожной станции или после остановки на перегоне при разрешающем показании путевого светофора или разрешения, полученного в соответствии с Инструкцией, машинист и помощник машиниста обязаны выполнить регламент «Минута готовности», при котором помощник машиниста контролирует и объявляет машинисту:

- 1) о включенном состоянии устройств безопасности и радиостанции;
- 2) о времени стоянки от последнего опробования тормозов – для пассажирских поездов или о плотности тормозной магистрали поезда – для грузовых поездов;
- 3) о проверке целостности тормозной магистрали пассажирского или грузового поезда путем кратковременной (не более 0,5 с) постановки ручки крана машиниста в первое положение;
- 4) о давлении в тормозной магистрали;
- 5) о показании путевого светофора (при его наличии);
- 6) о показании локомотивного светофора;
- 7) об установленной скорости следования в км/ч.

Помощник машиниста мотор-вагонного подвижного состава объявляет машинисту информацию в соответствии с подпунктами 5 – 7 настоящего пункта и показание сигнализации закрытия дверей для посадки (высадки) пассажиров.»

Комментарии к п. 26 Приложения №20 к ИДП:

Переговоры между машинистом и помощником машиниста осуществляются с использованием устной речи без применения технических средств связи. Помощник машиниста поэтапно контролирует параметры согласно п.23 Приложения № 20 к ИДП и озвучивает их машинисту. Машинист, услышав поэлементный доклад помощника машиниста обязан осуществить контроль соответствующего параметра на предмет соответствия информации, полученной от помощника машиниста. В случае полного точного соответствия полученной от помощника машиниста информации с показаниями соответствующего параметра, машинист обязан повторить доклад помощника машиниста.

Цитата Приложения №20 к ИДП:

«27. Помощник машиниста обязан доложить машинисту о правильном приготовлении маршрута следования поезда по некодированным железнодорожным путям железнодорожной станции в пределах видимости: «Маршрут приготовлен правильно с ... пути на ... путь». Машинист, убедившись в правильном приготовлении маршрута, обязан повторить: «Вижу, маршрут приготовлен правильно». Помощник машиниста обязан доложить машинисту показание выходного (маршрутного) светофора при его проследовании (на расстоянии от 10 до 15 м до выходного (маршрутного) светофора): «Маршрутный (выходной) светофор с ... пути (называет показание светофора)». Машинист, убедившись в показании выходного (маршрутного) светофора, обязан ответить: «Вижу выходной (маршрутный) с ... пути (называет показание светофора)».28. После проследования поездом железнодорожной станции помощник машиниста обязан доложить машинисту об установленной скорости движения по перегону, перегонному времени хода, а также о наличии постоянных и временно действующих ограничениях скорости.»

Комментарии к п. 27, 28 Приложения №20 к ИДП:

Машинист, получив доклад от помощника машиниста обязан в точности повторить его. Помощник машиниста по повтору доклада машинистом убеждается в правильности восприятия информации машинистом.

Цитата Приложения №20 к ИДП:

«29. В пути следования помощник машиниста обязан докладывать машинисту о показаниях светофоров (кроме проходных светофоров при автоматической блокировке, сигнализирующих зеленым огнем), показаниях локомотивного светофора (при отсутствии видимости напольного светофора),

а также об изменениях показаний локомотивного светофора, сигналах остановки, подаваемых с железнодорожного пути и поезда, сигналах ограждения мест производства работ.

Машинист, убедившись в правильности информации, обязан повторить ее.»

Цитата Приложения №20 к ИДП:

«30. Помощник машиниста обязан предупреждать машиниста о приближении:

- 1) к местам проверки действия автоматических тормозов в поезде с указанием километра, пикета и скорости начала торможения;
- 2) к железнодорожным переездам;
- 3) к местам действия предупреждения об ограничении скорости (на расстоянии от 1,5 до 2,0 км).

Места ограничения скорости движения, огражденные знаками «Начало опасного места» и «Конец опасного места», помощник машиниста обязан проследовать, стоя на своем рабочем месте.»

Комментарии к п. 29, 30 Приложения №20 к ИДП:

Машинист, получив доклад от помощника машиниста обязан убедиться в правильности полученной информации и в точности повторить доклад. Помощник машиниста по повтору доклада машинистом убеждается в правильности восприятия информации машинистом.

Цитата Приложения №20 к ИДП:

«31. При следовании поезда по кривым участкам железнодорожного пути, при приближении к искусственным сооружениям (тоннели, мосты, виадуки) и железнодорожным станциям машинист и помощник машиниста обязаны поочередно через боковые окна или с помощью зеркал заднего вида (камер видеонаблюдения) осматривать поезд и докладывать друг другу о состоянии поезда в пределах видимости.»

Комментарии к п. 31 Приложения №20 к ИДП:

Проверка и доклад друг другу о состоянии поезда проводится строго поочередно для обеспечения безопасности движения поездов. Первым проверку состояния поезда проводит помощник машиниста, затем машинист поезда. В процессе проверки, работник, не занятый в настоящий момент проверкой состояния поезда, должен безотрывно следить за показанием средств

сигнализации, наличии посторонних предметов на пути следования поезда, показаниями аппаратуры локомотива.

Цитата Приложения №20 к ИДП:

«32. На двухпутных и многопутных участках железнодорожного пути помощник машиниста обязан осматривать встречный поезд и докладывать машинисту о результатах осмотра, а в случае обнаружения в проследовавшем поезде неисправностей или нарушений, угрожающих безопасности движения, по радиосвязи сообщить об этом машинисту проследовавшего поезда, дежурному по железнодорожной станции или диспетчеру поезвному.»

Комментарии к п. 32 Приложения №20 к ИДП:

Машинист, получив доклад от помощника машиниста обязан убедиться в правильности полученной информации и в точности повторить доклад. Помощник машиниста по повтору доклада машинистом убеждается в правильности восприятия информации машинистом.

Цитата Приложения №20 к ИДП:

«33. При дублировании показаний светофоров машинист и помощник машиниста обязаны называть их назначение (проходной, предупредительный, входной, маршрутный, повторительный, выходной, маневровый), а на железнодорожных станциях и многопутных участках – также принадлежность по номеру железнодорожного пути. Там, где на светофорах имеются маршрутные указатели, их показания также повторяются друг другу.»

Комментарии к п. 33 Приложения №20 к ИДП:

Машинист, получив доклад от помощника машиниста обязан убедиться в правильности полученной информации и в точности повторить доклад. Помощник машиниста по повтору доклада машинистом убеждается в правильности восприятия информации машинистом.

Цитата Приложения №20 к ИДП:

«34. При приближении к светофору с одним желтым (немигающим) огнем или двумя желтыми (немигающими) огнями помощник машиниста обязан доложить машинисту установленную скорость его проследования и величину давления в тормозной магистрали.»

Комментарии к п. 34 Приложения №20 к ИДП:

Машинист, получив доклад от помощника машиниста обязан убедиться в правильности полученной информации и в точности повторить доклад. Помощник машиниста по повтору доклада машинистом убеждается в правильности восприятия информации машинистом.

Цитата Приложения №20 к ИДП:

«35. При приближении локомотива к входному светофору железнодорожной станции помощник машиниста в пределах его видимости обязан доложить машинисту о показании входного светофора и установленную скорость движения по железнодорожной станции. Машинист, убедившись в правильности информации, обязан повторить ее.»

Комментарии к п. 35 Приложения №20 к ИДП:

Машинист, получив доклад от помощника машиниста обязан убедиться в правильности полученной информации и в точности повторить доклад. Помощник машиниста по повтору доклада машинистом убеждается в правильности восприятия информации машинистом.

Цитата Приложения №20 к ИДП:

«36. При проследовании железнодорожной станции машинист и помощник машиниста обязаны следить за правильностью подготовленного маршрута, свободностью железнодорожного пути и показанием выходного (маршрутного) светофора, обмениваться между собой информацией о маршруте следования поезда и скорости движения следующего содержания: «Выходной (маршрутный) светофор с ... пути — (называет показание светофора), скорость ... км/ч». Помощник машиниста при проследовании поездом железнодорожной станции обязан наблюдать за показаниями светофоров и свободностью железнодорожного пути, стоя на своем рабочем месте.»

Комментарии к п. 36 Приложения №20 к ИДП:

Работник локомотивной бригады, обнаруживший препятствие для движения поезда, должен незамедлительно сообщить о нем второму работнику и предпринять меры по остановке поезда.

Цитата Приложения №20 к ИДП:

«37. При вступлении поезда на блок-участок с запрещающим показанием светофора помощник машиниста обязан приблизиться к рабочему месту машиниста, проверить и доложить машинисту о положении контроллера

машиниста и ручек крана машиниста, давлении в тормозной и напорной магистралях, напомнить машинисту о необходимости снижения скорости. После этого помощник машиниста обязан наблюдать за показанием светофора и свободностью железнодорожного пути. При этом машинист и помощник машиниста при каждой подаче прибором безопасности звукового сигнала либо при наличии на локомотиве устройства системы автоматического управления тормозами через интервал от 30 до 40 с обязаны докладывать друг другу о приближении к светофору с запрещающим показанием и остановить поезд перед этим светофором. В случае невыполнения машинистом указанного порядка действий при следовании на запрещающий сигнал светофора и непринятия машинистом мер к остановке поезда помощник машиниста обязан остановить поезд.

Помощнику машиниста в целях исключения случаев невыполнения указанного порядка действий запрещается покидать кабину управления железнодорожным подвижным составом в следующих случаях:

- 1) при проследовании железнодорожной станции;
- 2) при приближении к светофорам, показания которых требуют снижения скорости или остановки;
- 3) при следовании по местам уменьшения скорости, огражденным знаками «Начало опасного места», «Конец опасного места» и указанным в бланках ДУ-61, рекомендованный образец которого приведен в приложении № 27 к Инструкции;
- 4) при горящем белом огне на локомотивном светофоре (кроме участков, не оборудованных автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов);

5) при следовании по некодированным железнодорожным путям;

6) в пределах искусственных сооружений;

7) при выключенных устройствах автоматической локомотивной сигнализации.³⁸ По разрешению машиниста помощник машиниста обязан при следовании по зеленым огням проходных светофоров осматривать машинное (дизельное) отделение локомотива, вагоны мотор-вагонного подвижного состава. При осмотре помощник машиниста обязан, в зависимости от вида тяги, проверить работу электрического оборудования и аппаратов, вспомогательных машин, состояние дизель-генераторной установки, вспомогательных агрегатов и холодильных устройств, показания измерительных приборов, наличие (отсутствие) постороннего стука и скрежета в ходовых частях, наличие (отсутствие) задымленности. По возвращении в кабину управления помощник машиниста обязан проверить показания путевого

и локомотивного светофоров, доложить машинисту об их показаниях. Машинист, убедившись в правильности информации, обязан повторить ее. После этого помощник машиниста обязан доложить машинисту о результатах осмотра машинного (дизельного) отделения и вагонов мотор-вагонного подвижного состава.»

Комментарии к пп. 37, 38 Приложения №20 к ИДП:

Помощнику машиниста запрещено покидать кабину (даже с разрешения машиниста) в случаях, указанных в п.37 Приложения № 20 к ИДП.

Цитата Приложения №20 к ИДП:

«39. В случае приема поезда на железнодорожную станцию или отправления с железнодорожной станции при запрещающем показании светофора, погасших основных огнях светофора по одному из разрешений, установленных Инструкцией, а также при наличии белого огня на локомотивном светофоре помощник машиниста обязан докладывать машинисту о положении каждой стрелки по маршруту следования поезда.»

Комментарии к п. 39 Приложения №20 к ИДП:

Машинист, получив доклад от помощника машиниста обязан убедиться в правильности полученной информации и в точности повторить доклад. Помощник машиниста по повтору доклада машинистом убеждается в правильности восприятия информации машинистом.

Комментарии к приложению № 21 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации «Рекомендуемый образец Техническо-распорядительный акт железнодорожной станции»

I. Сортировочные, пассажирские, пассажирские технические, грузовые, участковые железнодорожные станции

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

(полное наименование организации)

(должность и фамилия, имя, отчество (при наличии) лица, утверждающего техническо-распорядительный акт железнодорожной станции)

Комментарии: Утверждает начальник дирекции управления движением

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

(дата утверждения)

<p>ТЕХНИЧЕСКО-РАСПОРЯДИТЕЛЬНЫЙ АКТ железнодорожной станции _____ (сортировочная, пассажирская, пассажирская техническая, грузовая, участковая)</p>

1. Общие сведения

1.1. Характер работы и класс железнодорожной станции.

Железнодорожная станция по характеру работы является _____ и отнесена к _____ классу.

Комментарии: Тип станции (сортировочная, пассажирская, пассажирская техническая, грузовая, участковая, промежуточная) и ее класс определяется расчетом, проведенным по итогам прошедшего года по действующей на дату расчета методике.

Тип отдельного пункта разъезд, обгонный пункт, путевой пост определяется его функциональным назначением независимо от размеров производимых операций.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

1.2. Прилегающие к железнодорожной станции перегоны, основные системы интервального регулирования движения поездов при движении поездов и порядок их использования для организации движения:

1.2.1. Нечетное направление:

Комментарии: Прилегающие к станции перегоны, на которые эта станция отправляет нечетные поезда.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

1.2.2. Четное направление:

Комментарии: Прилегающие к станции перегоны, на которые эта станция отправляет четные поезда.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

1.2.3. Внутростанционные соединения:

Комментарии: Внутростанционные соединительные пути и при необходимости участки главных станционных путей, соединяющие отдельные парки станции, оборудованные системами интервального регулирования движения поездов, а также прилегающие к станции перегоны, ведущие на пути необщего пользования, если движение по ним осуществляется поездным порядком (вне зависимости от их принадлежности владельцу инфраструктуры или владельцу пути необщего пользования).

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

1.3. Перечень железнодорожных путей необщего пользования или общего пользования (для железнодорожных станций, расположенных на железнодорожных путях необщего пользования) и места их примыкания:

Комментарии: Перечень примыкающих путей необщего пользования к путям общего пользования:

на станции (если подача-уборка вагонов на них осуществляется

маневровым порядком);

на прилегающем перегоне (если к станции приписан пост (стрелка) примыкания на перегоне).

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

п/п №	Наименование организации, для обслуживания которой предназначен железнодорожный путь необщего пользования (общего пользования)	Принадлежность железнодорожного пути необщего пользования (общего пользования)	Место примыкания и граница железнодорожного пути необщего пользования (общего пользования)	Наличие предохранительных устройств для предупреждения выхода железнодорожного подвижного состава с железнодорожного пути необщего пользования (общего пользования)
1	2	3	4	5

1.4. Перечень железнодорожных путей общего пользования, переданных в ведение других подразделений и организаций владельца инфраструктуры, примыкающих к путям станции, а также путей, пользование которыми осуществляется на основании действующих договоров:

Комментарии: Перечень подразделений (организаций), которым переданы в ведение группы путей общего пользования или отдельные пути общего пользования, номера этих путей, границы и места примыкания к путям, находящимся в ведении начальника станции.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

п/п №	Наименование подразделения	Место примыкания и граница	Наличие предохранительных устройств для предупреждения выхода железнодорожного подвижного состава
1	2	3	4

1.5. Ведомость парков и железнодорожных путей:

Комментарии: Перечисляются пути общего пользования, находящиеся в ведение начальника станции, за исключением указанных в подпункте 1.2.3 как внутростанционные соединения.

В случаях, когда на станциях с электрической изоляцией путей полезная длина одного и того же пути для нечетного и четного направлений отличается более чем на 14 м (один вагон в условных единицах) данные (в графах 5 и 6) указываются отдельно по каждому направлению движения.

При расчете вместимости пути учитываются следующие условия:

а) для главных, приемоотправочных, сортировочно-отправочных путей –

из полезной длины, указанной в графе 5, вычитается максимальная длина поездного локомотива, из числа обращающихся на участке.

Для участков, где графиком движения предусмотрено вождение поездов на двойную тягу или смена направления движения с прицепкой локомотива с хвоста поезда, вместимость таких путей определяется с учетом длины двух локомотивов;

б) для вытяжных путей из полезной длины пути вычитается максимальная длина маневрового локомотива;

в) для всех остальных путей вместимость определяется без вычета длины локомотива.

Вместимость пути в условных вагонах рассчитывается как частное от деления полезной длины на длину условного вагона. Полученный результат указывается в графе 6 с округлением до меньшего целого числа.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Номера железнодорожных путей	Назначение железнодорожных путей	Стрелки, ограничивающие железнодорожный путь		Полезная длина железнодорожного пути в метрах	Вместимость в условных вагонах	Наличие на железнодорожном пути		
		от	до			электрической изоляции	контактной сети	устройств автоматической локомотивной сигнализации
1	2	3	4	5	6	7	8	9

1.6. Железнодорожные пути, выделенные для приема, отправления и пропуска поездов с ВМ, негабаритными грузами и для стоянки вагонов с грузами ВМ:

1.6.1. Железнодорожные пути, выделенные для приема, отправления и пропуска поездов с грузами ВМ:

Комментарии: Пути выбираются с учетом вместимости не менее длины грузовых поездов, установленной графиком движения поездов. При отсутствии таких путей, предусматривается безостановочный пропуск поездов с грузами ВМ по главным путям.

Дополнительно указывается информация о закреплении состава поезда с грузом ВМ и его ограждении в случае временного оставления его на станции

без локомотива (за исключением стоянки под технологическими операциями: смена или ожидание локомотива, ожидание расформирования и др.); исполнители операций по закреплению и выводу стрелок в охранное положение, должности работников, у которых хранятся ключи от запертых стрелок.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

1.6.2. Железнодорожные пути, предназначенные для стоянки вне поездов вагонов с грузами ВМ и цистерн для перевозки сжиженных газов:

Комментарии: Вагоны с опасными грузами класса 1 на станциях (кроме находящихся на сортировочных путях под накоплением) должны устанавливаться на путях, указанных в ТРА станции, где стоянка их наиболее безопасна (путь, по возможности удаленный от главных путей, промышленных, общественных, жилых зданий и сооружений).

Такие вагоны должны быть сцеплены, закреплены тормозными башмаками. Стрелки, ведущие на пути стоянки таких вагонов, устанавливаются в положение, исключающее возможность заезда на эти пути, и запираются на навесные замки.

Дополнительно указываются должности работников, у которых хранятся ключи от запертых стрелок.

На станциях, на которых не осуществляются операции с грузами ВМ, указываются пути для временной стоянки вагонов с грузами ВМ, в случае обнаружения в пути следования технических и коммерческих неисправностей, когда дальнейшее следование в поезде данных вагонов невозможно.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

1.6.3. Железнодорожные пути (место), предназначенные для ликвидации аварийных ситуаций:

Комментарии: Выполнение мероприятий, изложенных в аварийной карточке, при возникновении утечки, разлива груза, пожара производятся на выделенных путях (местах), однако, в данном подпункте требуется указать, что если при маневрах по перестановке вагона на данный путь (место) может возникнуть дополнительная угроза для жизни людей и объектов станции,

дежурный по станции в зависимости от обстановки может принять другое решение.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

--

1.6.4. Железнодорожные пути, предназначенные для приема, отправления и пропуска поездов с негабаритными грузами:

Комментарии: Пути для пропуска поездов с негабаритными грузами должны иметь расстояние между осями смежных путей не менее 4800 мм. Для каждого пути, имеющего ограничение по пропуску, должны быть указаны зоны и степени негабаритности, а также дополнительные условия пропуска таких поездов.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

--

1.7. Стрелочное хозяйство.

1.7.1. Централизованные стрелки:

Комментарии: Перечисляются все стрелки, в том числе расположенные на путях необщего пользования, путях, переданных в ведение подразделения (организации), управление которыми осуществляется с поста централизации станции.

Централизованная стрелка: железнодорожная стрелка, оборудованная железнодорожным стрелочным приводом, управляемым и контролируемым с поста централизации.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Номера постов	Номера стрелок, входящих в пост	Должность работника, который переводит стрелки	Порядок убеждения в свободности стрелки от железнодорожного подвижного состава	
			при нормальном действии устройств железнодорожной автоматики и телемеханики	при неисправности устройств железнодорожной автоматики и телемеханики
1	2	3	4	5

1.7.2. Централизованные стрелки, которые можно передавать на местное управление:

Комментарии: Данный пункт предназначен для стрелок с двойным управлением.

Стрелка с двойным управлением: централизованная стрелка, имеющая возможность передачи ее на управление с местного поста.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Номера постов (колонок)	Номера стрелок, управляемых с постов (колонок)	Должность работника, который переводит стрелки	Порядок убеждения в свободности стрелок от железнодорожного подвижного состава	
			при нормальном действии устройств железнодорожной автоматики и телемеханики	при неисправности устройств железнодорожной автоматики и телемеханики
1	2	3	4	5

1.7.3. Нецентрализованные стрелки:

Комментарии: Нецентрализованная стрелка: железнодорожная стрелка, острия которой переводятся вручную с помощью переводного механизма, установленного непосредственно у железнодорожной стрелки.

Варианты управления стрелками, включаемыми в данный пункт

1) стрелочные посты, включенные в стрелочные районы:

несколько стрелочных постов, каждый из которых обслуживается дежурным стрелочного поста, руководит их работой старший дежурный стрелочного поста;

несколько стрелочных постов, один из которых обслуживается старшим дежурным стрелочного поста, остальные - дежурными стрелочного поста, при этом старший дежурный стрелочного поста руководит работой дежурных стрелочного поста;

стрелочный пост, обслуживаемый старшим дежурным стрелочного поста.

2) стрелочные посты, не включенные в стрелочные районы, - стрелочные посты, каждый из которых обслуживается дежурным стрелочного поста, руководит их работой непосредственно дежурный по станции.

3) стрелки, входящие в маршруты приема и отправления поездов, не включенные в стрелочные районы и стрелочные посты.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Номера районов	Номера постов	Номера стрелок, входящих в пост	Нормальное положение стрелок	Система запираения стрелок	Должность работника, у которого хранятся ключи от запертых стрелок	Освещение стрелок

1	2	3	4	5	6	7

1.7.4. Нецентрализованные стрелки в районах железнодорожных станций, не обслуживаемых дежурными стрелочного поста:

Номера районов	Номера стрелок, входящих в районы	Нормальное положение стрелок	Система запираения стрелок	Должность работника, который переводит стрелки	Должность работника, который осуществляет техническое обслуживание и очистку стрелок	Должность работника, у которого хранятся ключи от запертых стрелок	Освещение стрелок
1	2	3	4	5	6	7	8

Комментарии к пунктам 1.7.3, 1.7.4:

Системы запираения стрелок:

Стрелочную закладку устанавливают на первом (или втором) флюгарочном бруске; она представляет собой откидную или поворотную металлическую полосу, на которой имеется отверстие или ушко для запираения стрелки на навесной замок.

Шарнирно-коленчатый замыкатель - на стрелках вместо откидных или поворотных закладок применяют специальные шарнирно-коленчатые замыкатели, которые устанавливают в промежутке между флюгарочными брусками (имеют две штанги, каждая из которых одним концом соединена с кулачком, другим – с серьгами остряков; кулачки соединены с наружным концом переводного рычага и тяги). При переводе стрелки шарнирно-коленчатый замыкатель плотно прижимает рабочий остряк к рамному рельсу, а затем замыкает его в прижатом положении.

Электрический стрелочный замок – предназначен для замыкания и контроля нецентрализованных малодеятельных стрелок на железнодорожных станциях, оборудованных электрической и диспетчерской централизацией. В настоящее время не производится.

Стрелочный контрольный замок – устройство, предназначенное для контроля положения нецентрализованной стрелки при условии плотного прилегания остряка к рамному рельсу и исключая ее перевод после извлечения ключа стрелочного контрольного замка, или срабатывания внутреннего электромагнитного замыкателя.

Устройства ключевой зависимости осуществляют взаимное замыкание стрелок и сигналов посредством стрелочных и сигнальных контрольных замков. К этим устройствам относятся стрелочные централизаторы, устанавливаемые на стрелочных постах, и пульт управления или сигнальный централизатор – у дежурного по станции, который имеет возможность контролировать правильность приготовленного стрелочниками маршрута.

Стрелочный внешний замыкатель: механическое устройство запираения острия или подвижного сердечника стрелочной крестовины, установленное вне корпуса электрического железнодорожного стрелочного привода.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

1.8. Районы работы оператора поста централизации, сигналистов и дежурных стрелочных постов:

Комментарии: Районы работы оператора поста централизации, сигналистов и дежурных стрелочных постов, в чьем подчинении в части управления движением поездов (маневровой работой) она находится, их трудовые функции, выполняемые в данном районе.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Районы работы и должности работников	Должность работника, у которого в подчинении находятся операторы постов централизации, сигналисты и дежурные стрелочных постов	Основные обязанности, возложенные на работников
1	2	3

1.9. Места хранения инвентаря, применяемого при нарушении нормальной работы устройств железнодорожной автоматики и телемеханики.

Комментарии: Инвентарь, применяемый при нарушении нормальной работы (или выключении) устройств железнодорожной автоматики и телемеханики: навесные замки, курбели, красные колпачки на стрелочные рукоятки и на кнопки светофоров, а также таблички («Выключено», «Дрезина», «Напряжение снято»).

Наименование инвентаря	Место хранения	Количество
1	2	3

1.10. Сортировочные горки, вытяжные железнодорожные пути и их оборудование:

Комментарии:

Сортировочные устройства: сортировочные горки с отнесением их к категории по проектной мощности (повышенной, большой, средней, малой мощности) и профилированные вытяжки (негорочные сортировочные устройства, представляющие собой вытяжные пути со стрелочными горловинами на уклоне, где используется сила тяги локомотива и сила тяжести вагонов).

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Наименование сортировочного устройства	Направления, на которые работают сортировочные устройства	Число железнодорожных путей			Оборудование сортировочного устройства
		надвига	спускных	сортировочных	
1	2	3	4	5	6

1.11. Башмаконакладыватели и башмакосбрасыватели:

Комментарии: Устройства регулирования скорости движения вагонов на немеханизированных сортировочных горках: башмаконакладыватели, башмакосбрасыватели.

Сторонность: для башмакосбрасывателя - направление сброса тормозного башмака (правый или левый), для башмаконакладывателя – расположение от железнодорожного пути по ходу скатывания вагонов.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Железнодорожные пути и парки	Месторасположение (в какой стороне) установлены устройства	Количество и сторонность	
		башмаконакладывателей	башмакосбрасывателей
1	2	3	4

1.12. Специальные стационарные устройства для закрепления вагонов:

Комментарии: Устройство стационарное — устройство, зафиксированное на основании или каким-либо другим способом закрепленное в определенном положении.

К таким устройствам, применяемым для закрепления вагонов, можно отнести упоры тормозные стационарные (УТС), устройства закрепления составов (УСЗ), заграждающие устройства (ЗУБР, БЗУ), точечные закрепители.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Парки и железнодорожные пути	Месторасположение стационарных устройств	Количество, тип
1	2	3

1.13. Пассажирские и грузовые устройства

Комментарии: Для пассажирских и грузовых платформ, площадок, складов требуется указание размеров, вместимость фронта (одновременного проведения операций) погрузки-выгрузки, а также уточнение места расположения: парк, путь, междупутье, обочина.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Номера железнодорожных путей	Наименование устройств	Длина (в метрах или вагонах)
1	2	3

1.14. Устройства для экипировки поездных локомотивов, опробования автотормозов, водопоя живности и другие:

Комментарии: Для устройств экипировки локомотивов, опробования автотормозов, водопоя живности и других устройств также требуется уточнение места расположения: парк, путь, междупутье, обочина.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Наименование устройств	Место расположения	Для поездов каких направлений следования предназначены
1	2	3

1.15. Освещение станционных железнодорожных путей:

Комментарии: Наиболее распространенный вид систем наружного освещения: прожекторы разных размеров и форм, навесные и наземные светильники с галогенными, ксеноновыми и светодиодными лампами.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Место установки	Количество	Места

осветительных точек	мачт		гирлянд, светильников	других точек освещения	включения освещения
	прожекторов	ламп			
1	2	3	4	5	6

1.16. Связь распорядительных пунктов по приему и отправлению поездов и производству маневров:

Комментарии: Виды технологической железнодорожной электросвязи, наиболее распространенные на железнодорожных станциях: поездная диспетчерская, поездная межстанционная, энергодиспетчерская, поездная и станционная радиосвязь, двусторонняя парковая связь.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Перечень командных пунктов	Виды связи			
	прямая телефонная	радио	парковая	другие виды связи и средства доставки документов
1	2	3	4	5

1.17. Восстановительные и пожарные поезда, аварийно-спасательные команды, ремонтно-восстановительные бригады регионального центра связи, контактной сети, медицинские и ветеринарные пункты, полиция:

Комментарии: Станции дислокации и порядок вызова подразделений и служб в аварийных и нестандартных ситуациях: восстановительный поезд, пожарный поезд, медицинский пункт, ветеринарный пункт, полиция, ремонтно-восстановительная бригада организации или подразделения связи, бригада контактной сети, бригада энергоснабжения, аварийно-спасательная команда или мобильное подразделение, необходимое для ликвидации аварийных ситуаций и их последствий.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Наименование	Станция приписки железнодорожного подвижного состава или местонахождение	Порядок вызова
1	2	3

2. Прием и отправление поездов.

2.1. Районы управления и обязанности каждого дежурного по железнодорожной станции, дежурного по парку железнодорожной станции и операторов при них:

Комментарии: Если на станции одновременно управляют движением поездов (выполняют операции по приему (отправлению) поездов) два и более дежурных по железнодорожной станции, то требуется указать зоны (районы) их управления и границы зон управления, разграничение обязанностей по приему (отправлению) поездов непосредственно между дежурными по железнодорожной станции, а также между ними и оператором (операторами) при дежурном по железнодорожной станции.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

2.2. Переезды на железнодорожной станции и прилегающих перегонах и порядок действий при неисправности переездной сигнализации:

Комментарии: Перечисляются все переезды на станции и прилегающих перегонах, при наличии их контроля на пульте дежурного по железнодорожной станции.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Наименование переездов	Тип переездной сигнализации	Порядок действий дежурного по железнодорожной станции при неисправности переездной сигнализации
1	2	3

2.3. Порядок прекращения маневров перед приемом или отправлением поезда:

Комментарии: Порядок прекращения маневров на стрелках и путях, не изолированных от маршрута предстоящего приема или отправления поезда, и убеждения в этом дежурного по станции перед открытием сигнала или выдачей другого разрешения на прием или отправление поезда, а также на станциях, оборудованных маневровой автоматической локомотивной сигнализацией (МАЛС) в случае если локомотив, производящий маневровую работу, имеет неисправную бортовую аппаратуру маневровой автоматической локомотивной сигнализации.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

2.4. Порядок проверки свободности железнодорожных путей:

2.4.1. Устройства электрической изоляции железнодорожных путей:

Комментарии: При наличии электрической изоляции на железнодорожных путях проверка производится по контрольным приборам (индикации) аппарата управления.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

2.4.2. Порядок действий при нарушении нормальной работы устройств электрической изоляции железнодорожных путей или их отсутствии:

Комментарии: Проверка свободности определенной части пути может производиться:

проходом работника станции (одного или двух, в зависимости от районов их работы) до места, откуда обеспечивается хорошая видимость проверяемого железнодорожного пути;

сквозным проходом вдоль пути приема (в темное время суток и при плохой видимости днем);

по поездным сигнальным приборам, обозначающим хвост поезда, проходящего станцию без остановки, при хорошей видимости всего пути (в этом случае в качестве дополнительных мер безопасности могут быть предусмотрены переговоры по радиосвязи с машинистом, дежурным по переезду и другими работниками).

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

2.5. Порядок контроля правильности приготовления маршрута приема, отправления поездов:

2.5.1. Нормальное действие устройств железнодорожной автоматики и телемеханики:

Комментарии: При нормальном действии устройств железнодорожной автоматики и телемеханики контроль правильности приготовления маршрута приема/отправления поездов контролируется по индикации на аппаратах управления этими устройствами.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

2.5.2. Нарушение нормального действия устройств железнодорожной автоматики и телемеханики:

Комментарии: Требуется изложить порядок контроля дежурным по станции правильности приготовления маршрута приема, отправления поездов ситуации:

- а) при ложной занятости, ложной свободности путей, стрелочных и бесстрелочных изолированных участков, а также при выключении их без сохранения пользования сигналами;
- б) при отсутствии контроля положения централизованных стрелок;
- в) при невозможности перевода централизованных стрелок с пульта управления и переводе их вручную с помощью курбеля;
- г) при неисправности стрелочных замков, шарнирно-коленчатых замыкателей (соответствующего типа) и маршрутно-контрольных устройств;
- д) при выключении стрелок с сохранением пользования сигналами;
- е) при выключении стрелок без сохранения пользования сигналами;
- ж) при неисправности входных, маршрутных и выходных светофоров, но при нормальном действии остальных устройств железнодорожной автоматики и телемеханики на станции, а также невозможности открытия выходного светофора из-за неисправности первого блок-участка удаления (при автоблокировке) или устройств полуавтоматической блокировки.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

2.6. Время, необходимое для приготовления маршрута приема (отправления) поездов при нарушении нормального действия устройств железнодорожной автоматики и телемеханики:

Для приема поездов:

С железнодорожной станции _____ на (в) _____ железнодорожный путь (парк) ____ мин.

Для отправления поездов:

На железнодорожную станцию _____ с (из) _____ железнодорожного пути (парка) ____ мин.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Комментарии: Максимальное время, необходимое для приготовления маршрутов приема (отправления) поездов при нарушении нормального действия устройств железнодорожной автоматики и телемеханики устанавливается с учетом максимального количества операций по данному маршруту: перевод всех стрелок курбелем, запираение их на закладки и навесные замки, закрепление, как минимум, одной стрелки в маршруте типовой скобой.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

2.7. Нецентрализованные стрелки, положение и исправность которых разрешается проверять не для каждого поезда:

Требуется указать периодичность проверки указанных стрелок.

Номера постов	Номера стрелок	Периодичность проверки
1	2	3

2.8. Порядок пропуска поездов и маневровых составов по железнодорожным путям, расположенным между пассажирским зданием и стоящим на железнодорожной станции пассажирским поездом при отсутствии переходного моста или тоннеля:

Комментарии: Порядок оповещения и предупреждения пассажиров, обеспечивающий их безопасность и своевременность посадки на поезд, в указанной ситуации, или же запрет пропуска поездов и маневровых составов по железнодорожным путям, расположенным между пассажирским зданием и стоящим на железнодорожной станции пассажирским поездом.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

2.9. Порядок встречи прибывающих на железнодорожную станцию поездов.

2.9.1. Встреча прибывающих поездов дежурным по железнодорожной станции (дежурным станционного поста, дежурным по парку):

Комментарии: Заполняется для железнодорожных станций или отдельных районов, на которых дежурному по железнодорожной станции по причине отсутствия систем, контролирующей свободу перегона, прибытия поезда в полном составе (на основе счета осей) требуется встречать.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

--

2.9.2. Встреча прибывающих поездов дежурными стрелочных постов, сигнальщиками, операторами постов централизации:

Комментарии: Для исполнительных постов и стрелочных районов, участвующих в приготовлении маршрутов для принимаемых поездов, в том числе расположенных в противоположном конце путей приема, и постов, в которые входят охранные стрелки. Маршруты приема поездов, которые полностью готовит дежурный по станции с поста электрической централизации, к данному подпункту не относятся.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Парки (железнодорожные пути) приема поездов и направление их следования	Районы и посты, участвующие в приготовлении маршрута			Должность работника и место встречи поезда
	централизованные посты	стрелочные районы	стрелочные посты	
1	2	3	4	5

2.10. Порядок контроля дежурным по железнодорожной станции в прибытии поезда в полном составе:

Комментарии: Контроль прибытия поездов с перегонов, оборудованных автоблокировкой или устройствами автоматического контроля прибытия поезда на станцию в полном составе, осуществляется по показаниям контрольных приборов аппарата управления. При автоматической блокировке в случае сохранения индикации занятости перегона после прибытия поезда на станцию при отсутствии других попутных поездов на данном перегоне и при закрытых выходных сигналах на соседней станции, дежурный по станции обязан убедиться в прибытии поезда в полном составе по наличию поездного сигнала на последнем вагоне.

При других системах интервального регулирования и отсутствии устройств автоматического контроля прибытия поезда указывается должность работника (и номер поста), по докладу которого о наличии поездного сигнала на последнем вагоне поезда дежурный по станции в прибытии поезда в полном составе.

В случае отсутствия поездного сигнала на хвостовом вагоне прибытие поезда в полном составе устанавливается сличением номера хвостового вагона с натурным листом по радиосвязи с машинистом поезда или после остановки поезда на данной (или следующей по ходу) станции.

Таким же способом дежурный по станции должен убедиться в прибытии поезда в полном составе в случае закрытия действия автоблокировки по соответствующему пути и переходе на телефонные средства связи, а также при получении сообщения от машиниста прибывающего поезда об имевшей место остановке на перегоне из-за самоторможения или падения давления в тормозной магистрали.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Парки (железнодорожные пути) приема поездов и направление их следования	Способ проверки прибытия поезда в полном составе
1	2

2.11. Порядок приема на железнодорожную станцию поездов при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора и по неправильному железнодорожному пути (при отсутствии на этом железнодорожном пути входного светофора):

2.11.1. Разрешения на проезд запрещающего сигнала:

Комментарии: Разрешения на прием поезда на станцию при запрещающем показании перечисляются для всех входных, маршрутных по входу (Маршрутные светофоры по своему месторасположению могут служить для приема поездов) светофоров, а также для случаев при отсутствии светофора для приема с пути перегона.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Перечень входных и маршрутных (по приему) светофоров	Разрешение на проезд светофора с запрещающим показанием
1	2

2.11.2. Порядок приема поездов по письменному разрешению дежурного по железнодорожной станции:

Комментарии: Для тех же светофоров (ситуаций) с определением места вручения письменного разрешения и ответственного работника, вручающего его.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Перечень входных и маршрутных (по приему) светофоров	Место вручения машинисту письменного разрешения	Работник (должность), который вручает машинисту письменное разрешение
1	2	3

2.12. Дополнительные меры по обеспечению безопасности стоянки пассажирских, людских, грузопассажирских и почтово-багажных поездов:

Комментарии: Дополнительные меры, направленные на обеспечение безопасности движения во время стоянки пассажирских, почтово-багажных, людских и грузопассажирских поездов, например, после прибытия указанных поездов, имеющих остановку на станции, дежурный по станции, а при диспетчерском управлении станцией (ДУ) - поездной диспетчер, устанавливает стрелки, ведущие на путь, в охранное положение.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

--

2.13. Порядок приема поездов на железнодорожную станцию с перегона, имеющего затяжной спуск (подъем):

Комментарии: В данном пункте предусматривается:

порядок приема поезда на станцию в случае одновременного подхода к станции двух поездов противоположных направлений, один из которых - с перегона, имеющего затяжной спуск, и при этом маршрут приема поезда со стороны, противоположной этому спуску, не изолирован от маршрута приема другого поезда предохранительным тупиком или взаимным расположением приемо-отправочных путей;

порядок приема поезда на станцию в случае одновременного отправления и прием на станцию поезда, следующего в том же направлении, если подход к

станции со стороны принимаемого поезда расположен на затяжном спуске и при этом маршрут принимаемого поезда не изолирован от маршрута отправляемого поезда предохранительным тупиком или взаимным расположением приемоотправочных путей;

порядок приема поезда на станцию для промежуточных станций двухпутных и многопутных линий в случае одновременного подхода к станции двух поездов противоположных направлений, один из которых принимается с перегона, имеющего на протяжении тормозного пути спуск круче 0,006, и при этом продолжение маршрута приема поезда пересекает маршрут приема пассажирского, почтово-багажного, грузо-пассажирского или людского поезда.

возможность приема поезда на станцию, если в указанных выше случаях маршрут приема поезда изолирован предохранительным тупиком или взаимным расположением приемоотправочных путей.

При разработке порядка и определения возможности одновременного приема поездов противоположных направлений (приема и отправления поездов одного направления) следует учитывать профиль подхода к станции, путевое развитие и условия работы станции. Если одновременный прием (прием и отправление) не допускается, то устанавливается очередность. Например:

первым принимается поезд, для которого условия остановки у запрещающего показания светофора менее благоприятные;

при равных условиях первым принимается поезд, масса которого выше;

при равных условиях первым принимается поезд, за которым по системе интервального регулирования с разграничением временем отправлен вслед другой поезд.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Затяжной спуск (подъем) со стороны железнодорожной станции	Порядок приема поездов на железнодорожную станцию с перегона, имеющего затяжной спуск
1	2

2.14. Порядок приема подталкивающих локомотивов, а также одиночных локомотивов, следующих в депо или под составы поездов:

Комментарии: Пункт заполняется для станций, где существует технологическая необходимость осуществлять прием на определенные участки путей подталкивающих локомотивов или локомотивов, следующих в расположенное на станции депо, или на станционные пути из расположенного на станции депо.

Указывается порядок приема на определенные участки станционных путей и дальнейшего следования этих локомотивов по станционным путям

указанного тягового подвижного состава.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

--

2.15. Контроль за проследованием поездов, не имеющих остановки:

Комментарии: Указываются категории поездов и направления следования поездов, место встречи поездов, должность работника, который встречает или провожает поезда, следующие без остановки. Заполняется для железнодорожных станций или отдельных районов, на которых по причине отсутствия систем, контролирующей свободу перегона, проследование поезда в полном составе (на основе счета осей) требуется встречать или провожать поезда, следующие без остановки.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

--

2.16. Порядок контроля отправления поездов дежурными стрелочных постов, сигнальщиками, операторами поста централизации:

Комментарии: Указывается, в каких парках, стрелочных районах и на каких постах поезда дежурные стрелочных постов, сигнальщики и операторы постов централизации контролируют отправление поезда при наличии на станции исполнительных постов.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Парки (железнодорожные пути) отправления поездов и направление их следования	Районы и посты, участвующие в приготовлении маршрута			Должность работника, который встречает поезда, и место встречи
	централизованные посты	стрелочные районы	стрелочные посты	
1	2	3	4	5

2.17. Порядок отправления с железнодорожной станции поездов при запрещающем показании выходных светофоров и с железнодорожных путей, где нет выходных светофоров:

Комментарии: Пункт заполняется в случаях отправления поездов при запрещающем показании выходного светофора или с путей, не имеющих выходных светофоров, при сохранении установленных систем интервального регулирования.

Данный пункт не заполняется для случаев:
 перехода на телефонные средства связи,
 отправления поездов на закрытый перегон,
 отправления при перерыве действия систем интервального регулирования
 и связи,

отправления, когда при невозможности открытия выходного светофора осуществляется переход на телефонные средства связи при полуавтоматической блокировке,

при наличии на перегоне таких систем интервального регулирования: электрожелезная система, телефонные средства связи, движение при помощи одного локомотива, при помощи одного жезла или по приказу поездного диспетчера, передаваемому непосредственно машинисту поезда по радиосвязи.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Железнодорожные пути (парки) отправления поездов и направление их следования	Разрешение машинисту на занятие перегона	Должность работника, который вручает машинисту разрешение на занятие перегона	Указание машинисту о возможности отправления поезда при запрещающем показании выходного светофора
1	2	3	4

2.18. Порядок выдачи предупреждений об особых условиях следования отдельных поездов:

Комментарии: Указывается порядок выдачи предупреждений об особых условиях следования поездов на станциях формирования поездов и смены локомотивов и локомотивных бригад:

а) на станциях формирования поездов - порядок информирования работника, передающего локомотивной бригаде предупреждения, о включении в состав поезда подвижных единиц, требующих особых условий следования;

б) на станциях смены локомотивов (бригад) – проверка по натурному листу, контрольному бланку на перевозочных документах и через поездного диспетчера наличия в поезде такого подвижного состава.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

2.19. Дополнительные указания по приему и отправлению поездов:

Комментарии:

В пункте отражаются следующие вопросы:

- а) порядок оповещения работников о предстоящем прибытии и отправлении поездов;
- б) порядок проверки поездов перед отправлением;
- в) порядок отправления поездов с путей, на которых остаются вагоны с указанием исполнителей операций по закреплению остающихся вагонов и контроля со стороны дежурного по станции за их выполнением;
- г) порядок получения информации о находящихся на подходе к станции поездах с опасными грузами класса 1 (ВМ), оповещения работников, причастных к выполнению операций по обработке таких поездов (для станций где разработана Инструкция о порядке работы с вагонами, загруженными опасными грузами класса 1 (ВМ), данный порядок указывается в этой инструкции).

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

2.20. Маневровый порядок движения поездов (составов) между отдельными пунктами железнодорожных путей необщего пользования:

Комментарии: Заполняется для станций, находящихся на путях необщего пользования.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

3. Организация маневровой работы.

3.1. Распределение обязанностей по распоряжению маневровой работой:

3.2. Специализация районов маневровой работы:

Комментарии: Разделение станции на маневровые районы обусловлено путевым развитием, характером, объемами работы и не зависит от количества работающих на станции маневровых локомотивов. Границей маневровых районов, расположенных в разных сторонах парка, может служить ось этого парка, а границей маневрового района на грузовом дворе - маневровый светофор, ограждающий выезд из него.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Районы маневровой работы	Вытяжка и ее границы	Основной характер выполняемой работы	Серия локомотивов	Наличие в районе технических средств, применяемых при маневрах
1	2	3	4	5

3.3. Устройства радиосвязи и парковой связи, используемые при маневровой работе:

Комментарии: Виды радиосвязи и парковой связи, используемые при маневровой работе: станционная радиосвязь (для отдельных видов станционных передвижений - поездная радиосвязь), двухсторонняя парковая связь (на основе радиосвязи или громкоговорящей связи).

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Районы маневровой работы	Вид связи	Должность работников, которым предоставляется право пользоваться устройствами, и характер передаваемых ими указаний и сообщений
1	2	3

3.3.1. Порядок обеспечения безопасности маневров в случае внезапного отказа радиосвязи руководителя маневров с машинистом локомотива:

Комментарии: При нарушении устойчивой работы радиосвязи между машинистом и составителем поездов либо при неполучении одним из участников маневровой работы сообщения, подтверждающего наличие связи, должна предусматриваться немедленная остановка маневрового состава. В зависимости от района обслуживания (маневрового района станции), исходя из местных условий, составитель поездов и машинист локомотива до замены радиостанции могут перейти на ручные или звуковые сигналы.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

3.4. Основные особенности производства маневров в каждом районе: Порядок передачи указаний на установку стрелок и способ передачи машинисту указания, разрешающего выезд на стрелки, во многом зависит от средств технологической железнодорожной электросвязи, которыми оборудован маневровый район.

Работник, производящий торможение отцепов при маневрах толчками может быть регулировщик скорости движения, второй составитель поездов.

Номера районов маневровой работы	Количество лиц составительской бригады	Порядок передачи указаний на установку стрелок	Способ передачи машинисту указания (сигнала), разрешающего выезд на стрелки	Должность работника, который производит торможение отцепов при маневрах толчками
1	2	3	4	5

3.5. Меры безопасности при работе в одном маневровом районе двух и более маневровых локомотивов:

Комментарии: Основными условиями возможности одновременной работы двух и более маневровых локомотивов в одном маневровом районе являются:

наличие двух и более путей, которые могут быть использованы в качестве вытяжек (параллельных ходов);

возможность полной взаимной изоляции маневровых маршрутов путем установки стрелок в охранное положение;

нормальная работа устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, обеспечивающая замыкание стрелок в маневровых маршрутах.

Для районов, где данные условия не соблюдаются, должна быть предусмотрена поочередная работа локомотивов с указанием порядка согласования очередности и указан запрет на одновременную работу двух и более маневровых локомотивов.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

3.6. Меры безопасности по предупреждению случаев выхода железнодорожного подвижного состава за границу полезной длины в противоположном конце железнодорожных путей, ухода вагонов на маршруты следования поездов и в другие районы, столкновений маневрового состава в стрелочной горловине:

Комментарии: Заполняется для парков (путей), где существует угроза выхода за границу полезной длины в противоположном конце железнодорожных путей, а также отсутствует возможность изоляции от маршрутов следования поездов. Например, при работе маневрового локомотива с четной стороны станции (парка), указываются меры по предотвращению выхода вагонов за пределы полезной длины пути в сторону, противоположную району работы маневрового локомотива (в нечетной стороне парка).

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Районы работы	Железнодорожные пути или парки	Меры безопасности
1	2	3

3.7. Порядок заезда маневровых локомотивов, составов, специального железнодорожного подвижного состава в отдельные районы, не обслуживаемые дежурными стрелочных постов железнодорожной станции, и на железнодорожном пути, переданные в ведение подразделений владельца инфраструктуры, владельца железнодорожного пути необщего пользования (производственных цехов, агрегатов):

Перечисляются районы, куда заезд маневровых локомотивов, составов, самоходного специального подвижного состава допускается лишь после предварительного согласования; порядок согласования заезда, выезда, возвращения обратно.

Район заезда	Порядок согласования заезда маневрового локомотива в район	Порядок согласования возвращения маневрового локомотива из района	Дополнительные указания
1	2	3	4

3.8. Порядок перестановки маневровых составов из парка в парк:

Комментарии: Требуется перечислить параметры:

маршрут перестановки - парк отправления, парк назначения (откуда и куда производится перестановка маневрового состава), путь следования маневрового состава (без перечисления стрелок по маршруту следования);
максимальная длина переставляемого состава;

потребность включения и количество подвижных единиц, требующее включения автотормозов в переставляемом составе максимально допустимой длины.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Откуда и куда производится перестановка	Маршрут перестановки	Максимальное количество вагонов в составе		Требуется ли включать тормоза	Должность работника, который сопровождает маневровый состав	Дополнительные указания
		физич.	услов.			
1	2	3	4	5	6	7

3.9. Порядок и нормы закрепления железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях железнодорожной станции.

3.9.1. Порядок и нормы закрепления:

Комментарии: Порядок и нормы закрепления устанавливаются в соответствии с требованиями приложения № 12 к ИДП. Нормы закрепления рассчитываются с помощью автоматизированной системы или вручную. Если на станции предусмотрено производство разрывов составов для прохода пешеходов или проезда автотранспорта, то расчет норм закрепления производится с учетом этих разрывов.

Для главных и приемо-отправочных путей с приведенным уклоном более 0,0025 (или участков путей с уклонами более 0,0025), не имеющих устройств для предотвращения выхода подвижного состава на маршруты приема-отправления поездов или прилегающий перегон, указывается запрет на оставление вагонов без локомотива на всем пути (или соответственно на участках пути).

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Парки и номера железнодорожных путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Должность работника, который производит закрепление тормозными башмаками, способ доклада о закреплении	Должность работника, который снимает тормозные башмаки, способ доклада о снятии
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9

3.9.2. Порядок проверки закрепления железнодорожного подвижного состава:

Комментарии: Работники, на которых возлагается проверка закрепления железнодорожного подвижного состава тормозными башмаками и периодичность проверки (перед приемом и сдачей дежурства) с указанием железнодорожных путей и парков, закрепленных за работником.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

3.10. Места хранения тормозных башмаков

Комментарии: Места хранения тормозных башмаков, используемых для закрепления вагонов, их номера и количество указываются с привязкой к конкретному парку, пути или группе путей, посту.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Места хранения	Количество и номера тормозных башмаков	Должность работника отвечающий за наличие и сохранность тормозных башмаков
1	2	3

3.11. Место экипировки маневровых локомотивов:

Комментарии: Если экипировка маневровых локомотивов осуществляется на путях депо или другой станции, то данный пункт не заполняется.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

3.12. Вагонные весы:

Комментарии: Место расположения вагонных весов, скорость передвижения по ним и их подъемная сила.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

3.13. Дополнительные указания:

Комментарии: Приводятся необходимые указания по маневровой работе на данной железнодорожной станции, не вошедшие в предыдущие пункты.

Например, порядок производства маневровой работы с вагонами, загруженными взрывчатыми материалами, меры безопасности и порядок действия работников в случае возникновения аварийных ситуаций (техническая или коммерческая неисправность вагона и другие неисправности). При наличии на станции инструкции о порядке работы с вагонами, загруженными опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами), делается ссылка на указанную инструкцию.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Перечень приложений к техническо-распорядительному акту:

Комментарии: Масштабный план железнодорожной станции.

Схематический план железнодорожной станции.

Продольные профили железнодорожных путей железнодорожной станции.

Инструкция о порядке пользования устройствами железнодорожной автоматики и телемеханики (при наличии устройств железнодорожной автоматики и телемеханики).

Выкопировка из схемы питания и секционирования контактной сети (для железнодорожных станций, расположенных на электрифицированных участках). При отсутствии контактной сети прилагается схема продольного энергоснабжения устройств железнодорожной автоматики и телемеханики.

Ведомость железнодорожных путей необщего пользования (при наличии эксплуатируемых железнодорожных путей необщего пользования).

Инструкция о порядке работы с вагонами, загруженными опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами), (для железнодорожных станций согласно требованиям пункта 3 приложения № 14 к ИДП).

Инструкция по работе сортировочной горки (при осуществлении роспуска вагонов с сортировочной горки).

Ведомость занятия железнодорожных приемоотправочных путей пассажирскими, почтово-багажными и грузопассажирскими поездами. (Составляется начальником железнодорожной станции при разработке нового графика движения поездов для:

пассажирских (пассажирских технических) станций;

сортировочных, грузовых и участковых станций (кроме станций, имеющих один или два главных пути, по которым указанные поезда пропускаются без захода на другие приемоотправочные пути);

станций оборота пассажирских, пригородных составов и мотор-вагонных поездов;

для промежуточных станций, где графиком движения предусматривается обгон или скрещение пассажирских, почтово-багажных и грузопассажирских поездов с другими поездами тех же категорий).

Регламент переговоров.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Техническо-распорядительный акт железнодорожной станции

_____ составил

_____ / _____ /

(Ф.И.О., должность) (расшифровка подписи)

Комментарии: Разрабатывается и подписывается начальником станции

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

«__» _____ Г.

проверил

_____ / _____ /

(Ф.И.О., должность) (расшифровка подписи)

Комментарии: Проверяется ревизором движения хозяйства перевозок

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

«__» _____ г.

Согласовано:

_____ / _____ /

Комментарии: Согласовывается начальником Центра организации работы железнодорожных станций;

руководителями причастных структурных подразделений региональных дирекций функциональных филиалов ОАО «РЖД» (например: начальниками эксплуатационных локомотивных депо, начальниками вагонных эксплуатационных депо, начальниками дистанции пути (дистанции инфраструктуры), начальниками региональных участков дирекций пассажирских обустройств и др.)

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Для отметок по выверке ТРА станции:

Комментарии: Выверка проводится один раз в год перед вводом нового графика движения поездов.

II. Промежуточные железнодорожные станции, разъезды, обгонные пункты и путевые посты.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

(наименование организации)

(должность и Ф.И.О. лица,
утверждающего ТРА станции)

Комментарии: Утверждается начальником Центра организации работы железнодорожных станций

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

(дата утверждения)

ТЕХНИЧЕСКО-РАСПОРЯДИТЕЛЬНЫЙ АКТ
железнодорожной станции _____
(промежуточная станция, разъезд, обгонный пункт, путевой пост)

Комментарии: ТРА станции не разрабатываются для путевых постов, разделяющих межстанционный перегон, оборудованный полуавтоматической блокировкой, на межпостовые перегоны.

Для временных путевых постов, открытых для производства ремонтных и строительных работ, действует временная инструкция о порядке работы данного поста. Если работа временного поста планируется на период времени, превышающий год, разрабатывается ТРА станции.

Для отдельных промежуточных железнодорожных станций в зависимости от характера выполняемых операций и технической оснащенности железнодорожных станций по решению владельца начальника дирекции управления движением ТРА станции может быть разработан по форме, приведенной в разделе «I. Сортировочные, пассажирские, пассажирские технические, грузовые, участковые железнодорожные станции».

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

1. Общие сведения

1.1. Характер работы и класс железнодорожной станции.

Железнодорожная станция по характеру работы является _____ и отнесена к _____ классу.

Комментарии: Тип станции (сортировочная, пассажирская, пассажирская техническая, грузовая, участковая, промежуточная) и ее класс определяется расчетом, проведенным по итогам прошедшего года по действующей на дату расчета методике.

Тип отдельного пункта разъезд, обгонный пункт, путевой пост определяется его функциональным назначением независимо от размеров производимых операций.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

1.2. Прилегающие к железнодорожной станции перегоны, основные системы интервального регулирования движения поездов при движении поездов и порядок их использования для организации движения:

1.2.1. Нечетное направление:

Комментарии: Перечисляются прилегающие к станции перегоны, на которые эта станция отправляет нечетные поезда, а также примыкающие к станции перегоны, ведущие на пути необщего пользования, если движение по ним осуществляется поездным порядком (вне зависимости от их принадлежности владельцу инфраструктуры или владельцу пути необщего пользования) и станция отправляет на этот перегон нечетные поезда.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

1.2.2. Четное направление:

Комментарии: Перечисляются прилегающие к станции перегоны, на которые эта станция отправляет нечетные поезда, а также примыкающие к станции перегоны, ведущие на пути необщего пользования, если движение по ним осуществляется поездным порядком (вне зависимости от их принадлежности владельцу инфраструктуры или владельцу пути необщего пользования) и станция отправляет на этот перегон нечетные поезда.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

2. Перечень железнодорожных путей необщего пользования и места их

примыкания:

Комментарии: Перечень примыкающих путей необщего пользования к путям общего пользования:

на станции (если подача-уборка вагонов на них осуществляется маневровым порядком);

на прилегающем перегоне (если к станции приписан пост (стрелка) примыкания на перегоне).

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

п/п №	Наименование организации, для обслуживания которой предназначен железнодорожный путь необщего пользования	Принадлежность железнодорожного пути необщего пользования	Место примыкания и граница железнодорожного пути необщего пользования	Наличие предохранительных устройств для предупреждения выхода железнодорожного подвижного состава с железнодорожного пути необщего пользования
1	2	3	4	5

2.1. Перечень железнодорожных путей общего пользования, переданных в ведение других подразделений и организаций владельца инфраструктуры, примыкающих к путям станции, а также путей, пользование которыми осуществляется на основании действующих договоров:

Комментарии: Перечень подразделений (организаций), которым переданы в ведение группы путей общего пользования или отдельные пути общего пользования, номера этих путей, границы и места примыкания к путям, находящимся в ведении начальника станции.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

п/п №	Наименование подразделения	Место примыкания и граница	Наличие предохранительных устройств для предупреждения выхода железнодорожного подвижного состава
1	2	3	4

3. Ведомость парков и железнодорожных путей:

Комментарии: Для каждого пути указывается его специализация (с учетом характера операций, которые выполняются на этом пути), а для главных, приемо-отправочных путей - категория поездов (пассажирские и грузовые) и направление движения (четное и(или) нечетное).

Когда на станциях с электрической изоляцией путей полезная длина одного и того же пути для нечетного и четного направлений отличается более

чем на один вагон в условных единицах данные указываются отдельно по каждому направлению движения.

При расчете вместимости пути учитываются следующие условия:

для главных, приемо-отправочных, сортировочно-отправочных путей – из полезной длины, указанной в графе 5, вычитается максимальная длина поездного локомотива, из числа обращающихся на участке.

Для участков, где графиком движения предусмотрено вождение поездов на двойную тягу или смена направления движения с прицепкой локомотива с хвоста поезда, вместимость таких путей определяется с учетом длины двух локомотивов;

для вытяжных путей из полезной длины пути вычитается максимальная длина маневрового локомотива;

для всех остальных путей вместимость определяется без вычета длины локомотива.

Вместимость пути в условных вагонах рассчитывается как частное от деления полезной длины на длину условного вагона. Полученный результат указывается в графе 6 с округлением до меньшего целого числа.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Номера железнодорожных путей	Назначение железнодорожных путей	Стрелки, ограничивающие железнодорожный путь		Полезная длина железнодорожного пути в метрах	Вместимость в условных вагонах	Наличие на железнодорожном пути		
		от	до			электрической изоляции	контактной сети	устройств автоматической локомотивной сигнализации
1	2	3	4	5	6	7	8	9

Комментарии: В примечании дополнительно указывается следующая информация.

О путях, выделенных для приема, отправления и пропуска поездов с опасными грузами 1 класса, негабаритными грузами и для стоянки вагонов с опасными грузами 1 класса, о закреплении состава поезда с грузом ВМ и его ограждении в случае временного оставления его на станции без локомотива (за исключением стоянки под технологическими операциями: смена или ожидание локомотива, ожидание расформирования и др.), исполнителях операций по

закреплению и выводу стрелок в охранное положение, должностях работников, у которых хранятся ключи от запертых стрелок. Пути пропуска поездов с опасными грузами 1 класса (ВМ) выбираются с учетом вместимости не менее длины грузовых поездов, установленной графиком движения поездов. При отсутствии таких путей, предусматривается безостановочный пропуск поездов с грузами ВМ по главным путям.

На промежуточных станциях, разъездах, обгонных пунктах, как правило не осуществляются операции с грузами ВМ. При этом ситуация, когда вагон с ВМ не может дальше следовать с поездом. Для этих случаев в примечании указываются пути для временной стоянки вагонов с грузами ВМ, в случае обнаружения в пути следования технических и коммерческих неисправностей, когда дальнейшее следование в поезде данных вагонов невозможно.

Выполнение мероприятий, изложенных в аварийной карточке, при возникновении утечки, разлива груза, пожара производятся на выделенных путях (местах), однако, в данном подпункте требуется указать, что, если при маневрах по перестановке вагона на данный путь (место) может возникнуть дополнительная угроза для жизни людей и объектов станции, дежурный по станции в зависимости от обстановки может принять другое решение.

Поезда с негабаритными грузами должны пропускаться в пределах станций по путям, имеющим расстояние между осями соседних путей не менее 4800 мм. При этом около этих путей, как правило, не должно быть высоких платформ и все сооружения и устройства должны соответствовать габариту приближения строений С, учтенному при определении размеров максимальных степеней негабаритности.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

4. Стрелочное хозяйство.

4.1. Централизованные стрелки:

Комментарии: Перечисляются все стрелки, в том числе расположенные на путях необщего пользования, путях, переданных в ведение подразделения (организации), управление которыми осуществляется с поста централизации станции.

Централизованная стрелка: железнодорожная стрелка, оборудованная железнодорожным стрелочным приводом, управляемым и контролируемым с поста централизации.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Номера постов	Номера стрелок, входящих в пост	Должность работника, который переводит стрелки	Порядок убеждения в свободности стрелки от железнодорожного подвижного состава	
			при нормальном действии устройств железнодорожной автоматики и телемеханики	при неисправности устройств железнодорожной автоматики и телемеханики
1	2	3	4	5

4.2. Централизованные стрелки, которые можно передавать на местное управление:

Комментарии: Данный пункт предназначен для стрелок с двойным управлением.

Стрелка с двойным управлением: централизованная стрелка, имеющая возможность передачи ее на управление с местного поста.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Номера постов (колонок)	Номера стрелок, управляемых с постов (колонок)	Должность работника, который переводит стрелки	Порядок убеждения в свободности стрелок от железнодорожного подвижного состава	
			при нормальном действии устройств железнодорожной автоматики и телемеханики	при неисправности устройств железнодорожной автоматики и телемеханики
1	2	3	4	5

4.3. Нецентрализованные стрелки:

Комментарии: Нецентрализованная стрелка: железнодорожная стрелка, острия которой переводятся вручную с помощью переводного механизма, установленного непосредственно у железнодорожной стрелки.

Варианты управления стрелками, включаемыми в данный пункт

1) стрелочные посты, включенные в стрелочные районы:

несколько стрелочных постов, каждый из которых обслуживается дежурным стрелочного поста, руководит их работой старший дежурный стрелочного поста;

несколько стрелочных постов, один из которых обслуживается старшим дежурным стрелочного поста, остальные - дежурными стрелочного поста, при этом старший дежурный стрелочного поста руководит работой дежурных

стрелочного поста;

стрелочный пост, обслуживаемый старшим дежурным стрелочного поста.

2) стрелочные посты, не включенные в стрелочные районы, - стрелочные посты, каждый из которых обслуживается дежурным стрелочного поста, руководит их работой непосредственно дежурный по станции.

3) стрелки, входящие в маршруты приема и отправления поездов, не включенные в стрелочные районы и стрелочные посты.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Номера районов	Номера постов	Номера стрелок, входящих в пост	Нормальное положение стрелок	Система запираения стрелок	Должность работника, у которого хранятся ключи от запертых стрелок	Освещение стрелок
1	2	3	4	5	6	7

4.4. Нецентрализованные стрелки в районах железнодорожных станций, не обслуживаемых дежурными стрелочного поста:

Номера районов	Номера стрелок, входящих в районы	Нормальное положение стрелок	Система запираения стрелок	Должность работника, который переводит стрелки	Должность работника, который осуществляет техническое обслуживание и очистку стрелок	Должность работника, у которого хранятся ключи от запертых стрелок	Освещение стрелок
1	2	3	4	5	6	7	8

Комментарии к пунктам 4.3, 4.4:

Системы запираения стрелок:

Стрелочную закладку устанавливают на первом (или втором) флюгарочном брусе; она представляет собой откидную или поворотную металлическую полосу, на которой имеется отверстие или ушко для запираения стрелки на навесной замок.

Шарнирно-коленчатый замыкатель - на стрелках вместо откидных или поворотных закладок применяют специальные шарнирно-коленчатые замыкатели, которые устанавливают в промежутке между флюгарочными брусками (имеют две штанги, каждая из которых одним концом соединена с кулачком, другим – с серьгами остряков; кулачки соединены с наружным концом переводного рычага и тяги). При переводе стрелки шарнирно-коленчатый замыкатель плотно прижимает рабочий остряк к рамному рельсу, а затем замыкает его в прижатом положении.

Электрический стрелочный замок – предназначен для замыкания и контроля нецентрализованных малодеятельных стрелок на железнодорожных станциях, оборудованных электрической и диспетчерской централизацией. В настоящее время не производится.

Стрелочный контрольный замок – устройство, предназначенное для контроля положения нецентрализованной стрелки при условии плотного прилегания острия к рамному рельсу и исключаящее ее перевод после извлечения ключа стрелочного контрольного замка, или срабатывания внутреннего электромагнитного замыкателя.

Устройства ключевой зависимости осуществляют взаимное замыкание стрелок и сигналов посредством стрелочных и сигнальных контрольных замков. К этим устройствам относятся стрелочные централизаторы, устанавливаемые на стрелочных постах, и пульт управления или сигнальный централизатор – у дежурного по станции, который имеет возможность контролировать правильность приготовленного стрелочниками маршрута.

Стрелочный внешний замыкатель: механическое устройство запираения остриев или подвижного сердечника стрелочной крестовины, установленное вне корпуса электрического железнодорожного стрелочного привода.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

5. Районы работы дежурных стрелочного поста, сигналистов:

Комментарии: Районы работы сигналистов и дежурных стрелочных постов их трудовые функции, выполняемые в данном районе.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Районы работы и должности работников	Основные обязанности, возложенные на работников
1	2

6. Места хранения инвентаря, применяемого при нарушении нормальной работы устройств железнодорожной автоматики и телемеханики:

Комментарии: Инвентарь, применяемый при нарушении нормальной работы (или выключении) устройств железнодорожной автоматики и телемеханики: навесные замки, курбели, красные колпачки на стрелочные рукоятки и на кнопки светофоров, а также таблички («Выключено», «Дрезина», «Напряжение снято»).

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Наименование инвентаря	Место хранения	Количество
1	2	3

7. Пассажирские и грузовые устройства:

Комментарии: Для пассажирских и грузовых платформ, площадок, складов требуется указание размеров, вместимость фронта (одновременного проведения операций) погрузки-выгрузки, а также уточнение места расположения: парк, путь, междупутье, обочина.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Номера железнодорожных путей	Наименование устройств	Длина (в метрах или вагонах)
1	2	3

8. Освещение станционных железнодорожных путей:

Комментарии: Наиболее распространенный вид систем наружного освещения: прожекторы разных размеров и форм, навесные и наземные светильники с галогенными, ксеноновыми и светодиодными лампами.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Место установки осветительных точек	Количество				Места включения освещения
	мачт		гирлянд, светильников	других точек освещения	
	прожекторов	ламп			
1	2	3	4	5	6

9. Восстановительные и пожарные поезда, аварийно-спасательные команды, ремонтно-восстановительные бригады регионального центра связи, контактной сети, медицинские и ветеринарные пункты, полиция:

Комментарии: Станции дислокации и порядок вызова подразделений и служб в аварийных и нестандартных ситуациях: восстановительный поезд, пожарный поезд, медицинский пункт, ветеринарный пункт, полиция, ремонтно-восстановительная бригада организации или подразделения связи, бригада контактной сети, бригада энергоснабжения, аварийно-спасательная команда

или мобильное подразделение, необходимое для ликвидации аварийных ситуаций и их последствий.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Наименование	Станция приписки железнодорожного подвижного состава или местонахождение	Порядок вызова
1	2	3

10. Время, необходимое для приготовления маршрута приема (отправления) поездов при нарушении нормального действия устройств железнодорожной автоматики и телемеханики:

Для приема поездов:

С железнодорожной станции _____ на (в) _____ железнодорожный путь (парк) ____ мин.

Для отправления поездов:

На железнодорожную станцию _____ с (из) _____ железнодорожного пути (парка) ____ мин.

Комментарии: Максимальное время, необходимое для приготовления маршрутов приема (отправления) поездов при нарушении нормального действия устройств железнодорожной автоматики и телемеханики устанавливается с учетом максимального количества операций по данному маршруту: перевод всех стрелок крестом, запирающие их на закладки и навесные замки, закрепление, как минимум, одной стрелки в маршруте типовой скобой.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

11. Порядок прекращения маневров перед приемом или отправлением поезда:

Комментарии: Порядок прекращения маневров на стрелках и путях, не изолированных от маршрута предстоящего приема или отправления поезда, и убеждения в этом дежурного по станции перед открытием сигнала или выдачей другого разрешения на прием или отправление поезда, а также на станциях, оборудованных маневровой автоматической локомотивной сигнализацией (МАЛС) в случае если локомотив, производящий маневровую работу, имеет неисправную бортовую аппаратуру маневровой автоматической локомотивной сигнализации.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

12. Порядок проверки свободности железнодорожных путей.

12.1. Устройства электрической изоляции железнодорожных путей:

Комментарии: При наличии электрической изоляции на железнодорожных путях проверка производится по контрольным приборам (индикации) аппарата управления.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

12.2. Порядок действий при нарушении нормальной работы устройств электрической изоляции железнодорожных путей или их отсутствии:

Комментарии: Проверка свободности определенной части пути может производиться:

проходом работника станции (одного или двух, в зависимости от районов их работы) до места, откуда обеспечивается хорошая видимость проверяемого железнодорожного пути;

сквозным проходом вдоль пути приема (в темное время суток и при плохой видимости днем);

по поездным сигнальным приборам, обозначающим хвост поезда, проходящего станцию без остановки, при хорошей видимости всего пути (в этом случае в качестве дополнительных мер безопасности могут быть предусмотрены переговоры по радиосвязи с машинистом, дежурным по переезду и другими работниками).

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

13. Порядок контроля правильности приготовления маршрута приема, отправления поездов:

13.1. Нормальное действие устройств железнодорожной автоматики и телемеханики:

Комментарии: При нормальном действии устройств железнодорожной автоматики и телемеханики контроль правильности приготовления маршрута приема/отправления поездов контролируется по индикации на аппаратах управления этими устройствами.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

13.2. Нарушение нормального действия устройств железнодорожной автоматики и телемеханики:

Комментарии: Требуется изложить порядок контроля дежурным по станции правильности приготовления маршрута приема, отправления поездов ситуации:

- а) при ложной занятости, ложной свободности путей, стрелочных и бесстрелочных изолированных участков, а также при выключении их без сохранения пользования сигналами;
- б) при отсутствии контроля положения централизованных стрелок;
- в) при невозможности перевода централизованных стрелок с пульта управления и переводе их вручную с помощью курбеля;
- г) при неисправности стрелочных замков, шарнирно-коленчатых замыкателей (соответствующего типа) и маршрутно-контрольных устройств;
- д) при выключении стрелок с сохранением пользования сигналами;
- е) при выключении стрелок без сохранения пользования сигналами;
- ж) при неисправности входных, маршрутных и выходных светофоров, но при нормальном действии остальных устройств железнодорожной автоматики и телемеханики на станции, а также невозможности открытия выходного светофора из-за неисправности первого блок-участка удаления (при автоблокировке) или устройств полуавтоматической блокировки.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

14. Нецентрализованные стрелки, положение и исправность которых проверяются не для каждого поезда:

Комментарии: Требуется указать периодичность проверки указанных стрелок.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Номера постов	Номера стрелок	Периодичность проверки
1	2	3

15. Порядок пропуска поездов и маневровых составов по железнодорожным путям, расположенным между пассажирским зданием и стоящим на железнодорожной станции пассажирским поездом при отсутствии переходного моста или тоннеля:

Комментарии: Порядок оповещения и предупреждения пассажиров, обеспечивающий их безопасность и своевременность посадки на поезд, в указанной ситуации, или же запрет пропуска поездов и маневровых составов по железнодорожным путям, расположенным между пассажирским зданием и стоящим на железнодорожной станции пассажирским поездом.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

--

16. Контроль за проследованием поездов, не имеющих остановки:

Комментарии: Заполняется для железнодорожных станций или отдельных районов, на которых дежурному по железнодорожной станции по причине отсутствия систем, контролирующей свободу перегона, прибытия поезда в полном составе (на основе счета осей) требуется встречать.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Железнодорожные пути приема и отправления поездов	Районы и посты, участвующие в приготовлении маршрута			Должность работника, который встречает или провожает поезда, место встречи
	централизованные посты	стрелочные районы	стрелочные посты	
1	2	3	4	5

17. Порядок контроля дежурным по железнодорожной станции в прибытии поезда в полном составе:

Комментарии: Контроль прибытия поездов с перегонов, оборудованных автоблокировкой или устройствами автоматического контроля прибытия поезда на станцию в полном составе, осуществляется по показаниям контрольных приборов аппарата управления. При автоматической блокировке в случае сохранения индикации занятости перегона после прибытия поезда на станцию при отсутствии других попутных поездов на данном перегоне и при закрытых выходных сигналах на соседней станции, дежурный по станции

обязан убедиться в прибытии поезда в полном составе по наличию поездного сигнала на последнем вагоне.

При других системах интервального регулирования и отсутствии устройств автоматического контроля прибытия поезда указывается должность работника (и номер поста), по докладу которого о наличии поездного сигнала на последнем вагоне поезда дежурный по станции в прибытии поезда в полном составе.

В случае отсутствия поездного сигнала на хвостовом вагоне прибытие поезда в полном составе устанавливается сличением номера хвостового вагона с натурным листом по радиосвязи с машинистом поезда или после остановки поезда на данной (или следующей по ходу) станции.

Таким же способом дежурный по станции должен убедиться в прибытии поезда в полном составе в случае закрытия действия автоблокировки по соответствующему пути и переходе на телефонные средства связи, а также при получении сообщения от машиниста прибывающего поезда об имевшей место остановке на перегоне из-за самоторможения или падения давления в тормозной магистрали.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Парки (железнодорожные пути) приема поездов и направление их следования	Способ проверки прибытия поезда в полном составе
1	2

18. Порядок приема на железнодорожную станцию поездов при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора и по неправильному железнодорожному пути (при отсутствии на этом железнодорожном пути входного светофора):

18.1. Разрешение на проезд запрещающего сигнала:

Комментарии: Разрешения на прием поезда на станцию при запрещающем показании перечисляются для всех входных, маршрутных по входу (Маршрутные светофоры по своему месторасположению могут служить для приема поездов) светофоров, а также для случаев при отсутствии светофора для приема с пути перегона.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Перечень входных и маршрутных (по приему) светофоров	Что служит разрешением на проезд светофора с запрещающим показанием
1	2

18.2. Порядок приема поездов по письменному разрешению дежурного по железнодорожной станции:

Комментарии: Для тех же светофоров (ситуаций) с определением места вручения письменного разрешения и ответственного работника, вручающего его.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Перечень входных и маршрутных (по приему) светофоров	Место вручения машинисту письменного разрешения	Должность работника, который вручает машинисту письменное разрешение
1	2	3

19. Дополнительные меры по обеспечению безопасности стоянки пассажирских, людских, грузопассажирских и почтово-багажных поездов:

Комментарии: Дополнительные меры, направленные на обеспечение безопасности движения во время стоянки пассажирских, почтово-багажных, людских и грузопассажирских поездов, например, после прибытия указанных поездов, имеющих остановку на станции, дежурный по станции, а при диспетчерском управлении станцией (ДУ) - поездной диспетчер, устанавливает стрелки, ведущие на путь, в охранное положение.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

20. Порядок приема поездов на железнодорожную станцию с перегона, имеющего затяжной спуск (подъем):

Комментарии: В данном пункте предусматривается:

порядок приема поезда на станцию в случае одновременного подхода к станции двух поездов противоположных направлений, один из которых - с перегона, имеющего затяжной спуск, и при этом маршрут приема поезда со стороны, противоположной этому спуску, не изолирован от маршрута приема другого поезда предохранительным тупиком или взаимным расположением приемо-отправочных путей;

порядок приема поезда на станцию в случае одновременного отправления и прием на станцию поезда, следующего в том же направлении, если подход к станции со стороны принимаемого поезда расположен на затяжном спуске и

при этом маршрут принимаемого поезда не изолирован от маршрута отправляемого поезда предохранительным тупиком или взаимным расположением приемоотправочных путей;

порядок приема поезда на станцию для промежуточных станций двухпутных и многопутных линий в случае одновременного подхода к станции двух поездов противоположных направлений, один из которых принимается с перегона, имеющего на протяжении тормозного пути спуск круче 0,006, и при этом продолжение маршрута приема поезда пересекает маршрут приема пассажирского, почтово-багажного, грузо-пассажирского или людского поезда.

возможность приема поезда на станцию, если в указанных выше случаях маршрут приема поезда изолирован предохранительным тупиком или взаимным расположением приемоотправочных путей.

При разработке порядка и определения возможности одновременного приема поездов противоположных направлений (приема и отправления поездов одного направления) следует учитывать профиль подхода к станции, путевое развитие и условия работы станции. Если одновременный прием (прием и отправление) не допускается, то устанавливается очередность. Например:

первым принимается поезд, для которого условия остановки у запрещающего показания светофора менее благоприятные;

при равных условиях первым принимается поезд, масса которого выше;

при равных условиях первым принимается поезд, за которым по системе интервального регулирования с разграничением временем отправлен вслед другой поезд.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Затяжной спуск (подъем) со стороны железнодорожной станции	Порядок приема поездов на железнодорожную станцию с перегона, имеющего затяжной спуск
1	2

21. Порядок отправления с железнодорожной станции поездов при запрещающем показании выходных светофоров и с железнодорожных путей, где нет выходных светофоров:

Комментарии: Пункт заполняется в случаях отправления поездов при запрещающем показании выходного светофора или с путей, не имеющих выходных светофоров, при сохранении установленных систем интервального регулирования.

Данный пункт не заполняется для случаев:

перехода на телефонные средства связи,

отправления поездов на закрытый перегон,
отправления при перерыве действия систем интервального регулирования
и связи,

отправления, когда при невозможности открытия выходного светофора осуществляется переход на телефонные средства связи при полуавтоматической блокировке,

при наличии на перегоне таких систем интервального регулирования: электрожелезная система, телефонные средства связи, движение при помощи одного локомотива, при помощи одного жезла или по приказу поездного диспетчера, передаваемому непосредственно машинисту поезда по радиосвязи.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Железнодорожные пути (парки) отправления поездов и направление их следования	Разрешение машинисту на занятие перегона	Должность работника, который вручает машинисту разрешение на занятие перегона	Указание машинисту о возможности отправления поезда
1	2	3	4

21.1. Переезды на железнодорожной станции и прилегающих перегонах и порядок действий при неисправности переездной сигнализации:

Комментарии: Перечисляются все переезды на станции и прилегающих перегонах, при наличии их контроля на пульте дежурного по железнодорожной станции.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Наименование переездов	Тип переездной сигнализации	Порядок действий дежурного по железнодорожной станции при неисправности переездной сигнализации
1	2	3

22. Наличие маневровых локомотивов и характер их работы:

Комментарии: Состав локомотивной бригады: машинист и помощник машиниста или один машинист.

Состав составительской бригады: составитель поездов и помощник составителя поездов или один составитель поездов.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Характер выполняемой работы	Серия локомотивов	Состав локомотивных и составительских бригад
1	2	3

23. Меры безопасности по предупреждению случаев выхода железнодорожного подвижного состава за границу полезной длины в противоположном конце железнодорожных путей, ухода вагонов на маршруты следования поездов и в другие районы, столкновений маневрового состава в стрелочной горловине:

Комментарии: Заполняется для парков (путей), где существует угроза выхода за границу полезной длины в противоположном конце железнодорожных путей, а также отсутствует возможность изоляции от маршрутов следования поездов. Например, при работе маневрового локомотива с четной стороны станции (парка), указываются меры по предотвращению выхода вагонов за пределы полезной длины пути в сторону, противоположную району работы маневрового локомотива (в нечетной стороне парка).

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Районы работы	Железнодорожные пути или парки	Меры безопасности
1	2	3

24. Порядок и нормы закрепления железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях железнодорожной станции:

Комментарии: Порядок и нормы закрепления устанавливаются в соответствии с требованиями приложения №12 к ИДП. Нормы закрепления рассчитываются с помощью автоматизированной системы или вручную. Если на станции предусмотрено производство разрывов составов для прохода пешеходов или проезда автотранспорта, то расчет норм закрепления производится с учетом этих разрывов.

Для главных и приемо-отправочных путей с приведенным уклоном более 0,0025 (или участков путей с уклонами более 0,0025), не имеющих устройств для предотвращения выхода подвижного состава на маршруты приема-отправления поездов или прилегающий перегон, указывается запрет на оставление вагонов без локомотива на всем пути (или соответственно на участках пути).

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Электронная подпись. Подписал: Храмов А.М.
№2603/р от 07.10.2022

Парки и номера железнодорожных путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Должность работника, который производит закрепление тормозными башмаками, способ доклада о закреплении	Должность работника, который снимает тормозные башмаки, способ доклада о снятии
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9

25. Порядок проверки закрепления железнодорожного подвижного состава:

Комментарии: Работники, на которых возлагается проверка закрепления железнодорожного подвижного состава тормозными башмаками и периодичность проверки (перед приемом и сдачей дежурства) с указанием железнодорожных путей и парков, закрепленных за работником.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

--

26. Места хранения тормозных башмаков:

Комментарии: Места хранения тормозных башмаков, используемых для закрепления вагонов, их номера и количество указываются с привязкой к конкретному парку, пути или группе путей, посту.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Места хранения	Количество и номера тормозных башмаков	Должность работника отвечающий за наличие и сохранность тормозных башмаков
1	2	3

27. Дополнительные указания:

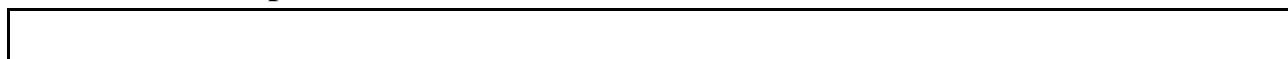
Комментарии: В пункте отражаются следующие вопросы:

- а) порядок оповещения работников о предстоящем прибытии и отправлении поездов;
- б) порядок проверки поездов перед отправлением;
- в) порядок отправления поездов с путей, на которых остаются вагоны с указанием исполнителей операций по закреплению остающихся вагонов и контроля со стороны дежурного по станции за их выполнением;

г) порядок получения информации о находящихся на подходе к станции поездах с опасными грузами класса 1 (ВМ), оповещения работников, причастных к выполнению операций по обработке таких поездов (для станций где разработана Инструкция о порядке работы с вагонами, загруженными опасными грузами класса 1 (ВМ)).

порядок производства маневровой работы с вагонами, загруженными взрывчатыми материалами, меры безопасности и порядок действия работников в случае возникновения аварийных ситуаций (техническая или коммерческая неисправность вагона и другие неисправности). При наличии на станции инструкции о порядке работы с вагонами, загруженными опасными грузами класса 1 (ВМ), делается ссылка на указанную инструкцию.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:



Перечень приложений к техническо-распорядительному акту станции:

Комментарии: Масштабный план железнодорожной станции.

Схематический план железнодорожной станции.

Продольные профили железнодорожных путей железнодорожной станции.

Инструкция о порядке пользования устройствами железнодорожной автоматики и телемеханики (при наличии устройств железнодорожной автоматики и телемеханики).

Выкопировка из схемы питания и секционирования контактной сети (для железнодорожных станций, расположенных на электрифицированных участках). При отсутствии контактной сети прилагается схема продольного энергоснабжения устройств железнодорожной автоматики и телемеханики.

Ведомость железнодорожных путей необщего пользования (при наличии эксплуатируемых железнодорожных путей необщего пользования).

Инструкция о порядке работы с вагонами, загруженными опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами), (для железнодорожных станций согласно требованиям пункта 3 приложения № 14 к ИДП).

Инструкция по работе сортировочной горки (при осуществлении роспуска вагонов с сортировочной горки).

Ведомость занятия железнодорожных приемоотправочных путей пассажирскими, почтово-багажными и грузопассажирскими поездами. (Составляется начальником железнодорожной станции при разработке нового графика движения поездов для:

пассажирских (пассажирских технических) станций;
 сортировочных, грузовых и участковых станций (кроме станций, имеющих один или два главных пути, по которым указанные поезда пропускаются без захода на другие приемоотправочные пути);

станций оборота пассажирских, пригородных составов и мотор-вагонных поездов;

для промежуточных станций, где графиком движения предусматривается обгон или скрещение пассажирских, почтово-багажных и грузопассажирских поездов с другими поездами тех же категорий).

Регламент переговоров.

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

--

Техническо-распорядительный акт станции _____
 составил

_____/_____/_____
 (Ф.И.О., должность) (расшифровка подписи)

Разрабатывается и подписывается начальником станции

«__» _____ Г.

проверил

_____/_____/_____
 (Ф.И.О., должность) (расшифровка подписи)

Проверяется ревизором движения хозяйства перевозок

«__» _____ Г.

Согласовано: _____

_____/_____/_____

Комментарии: Согласовывается руководителями причастных структурных подразделений региональных дирекций функциональных филиалов ОАО «РЖД» (например: начальниками дистанции пути (дистанции инфраструктуры), начальниками регионального центра связи и др.).

Цитата Приложения № 21 к ИДП:

Для отметок по выверке ТРА станции:

Комментарии: Выверка проводится один раз в год перед вводом нового графика движения поездов.

Комментарии к приложению № 22 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации «Рекомендуемый образец Формы бланка ДУ-50»

Форма бланка ДУ-50

КОРЕШОК ПУТЕВОЙ ЗАПИСКИ	ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА
Железнодорожная станция (штампель)	Железнодорожная станция (штампель)
«__» _____ 20__ г.	«__» _____ 20__ г.
_____ ч _____ минут	_____ ч _____ минут
Выдана на поезд № _____	Разрешаю поезду (толкачу поезда) № _____
(толкачу поезд № _____)	отправиться с _____ пути по _____
	пути и следовать до входного сигнала станции
	_____ (до _____ км)
	с возвращением обратно.
	Системы интервального регулирования не
	действуют.
Дежурный по железнодорожной станции	Дежурный по железнодорожной станции
_____	_____
	(ненужное зачеркнуть)

Бланк белого цвета.

Комментарии к Приложению № 22 к ИДП:

При телефонных средствах связи разрешением на занятие поездом перегона служит путевая записка, которая вручается машинисту локомотива (рисунок 5.147, 5.148).

Путевая записка выдается машинисту поезда:

- на однопутных перегонах - после получения от соседней станции поездной телефонограммы о согласии на прием поезда;
- на двухпутных перегонах - после получение поездной телефонограммы от соседней станции о прибытии в полном составе последнего отправленного поезда.

КОРЕШОК ПУТЕВОЙ ЗАПИСКИ	ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА
Станция (штемпель) <u>ж.д. ст. Царицыно</u>	Станция (штемпель) <u>ж.д. ст. Царицыно</u>
« <u>14</u> » <u>июля</u> 20 <u>22</u> г.	« <u>14</u> » <u>июля</u> 20 <u>22</u> г.
<u>17</u> ч. <u>02</u> мин.	<u>17</u> ч. <u>02</u> мин.
Выдана на поезд № <u>3507</u>	Разрешаю поезду (толкату поезда) № <u>3507</u>
(толкату п. № _____)	отправиться с <u>3</u> пути по <u>III пл.</u>
	пути и следовать до входного сигнала станции <u>Красный Строитель</u> (до _____ км)
	с возвращением обратно.
Дежурный по станции <u>Иванов</u>	Системы интервального регулирования не действуют.
	Дежурный по станции <u>Иванов</u>
	(ненужное зачеркнуть)

(Бланк белого цвета)

(Бланк белого цвета)

Рисунок 5.147 – Пример заполнения бланка формы –ДУ-50

КОРЕШОК ПУТЕВОЙ ЗАПИСКИ	ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА
<p>Станция (штемпель) <u>ж.д. ст. Царицыно</u></p> <p>«<u>14</u>» <u>июля</u> 20<u>22</u> г.</p> <p><u>17</u> ч. <u>02</u> мин.</p> <p>Выдана на поезд № _____ (толкачу п. № <u>4001</u>)</p> <p>Дежурный по станции <u>Иванов</u></p>	<p>Станция (штемпель) <u>ж.д. ст. Царицыно</u></p> <p>«<u>14</u>» <u>июля</u> 20<u>22</u> г.</p> <p><u>17</u> ч. <u>02</u> мин.</p> <p>Разрешаю поезду (толкачу поезда) № <u>4001</u> отправиться с <u>3</u> пути по <u>III пл.</u> пути и следовать до входного сигнала Станции _____ (до <u>25</u> км) с возвращением обратно.</p> <p>Системы интервального регулирования не действуют.</p> <p>Дежурный по станции <u>Иванов</u> (ненужное зачеркнуть)</p>

(Бланк белого цвета)

(Бланк белого цвета)

Рисунок 5.148 – Пример заполнения бланка формы –ДУ-50

Комментарии к приложению № 23 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации «Рекомендуемый образец Бланка разрешения на отправление поезда (бланк ДУ-52)»

Бланк разрешения на отправление поезда (бланк ДУ-52)

<p>КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ № _____</p> <p>Железнодорожная станция (штампель)</p> <p>« ____ » _____ 20 ____ г.</p> <p>Разрешение выдано на поезд № _____ с заполнением пункта _____</p> <p>Дежурный по <u>блок-посту</u> _____ железнодорожной станции</p>	<p align="center">РАЗРЕШЕНИЕ № _____</p> <p>Железнодорожная станция (штампель)</p> <p>« ____ » _____ 20 ____ г.</p> <p align="center">I</p> <p>Разрешаю _____ поезду № _____ толкачу поезда</p> <p>отправиться с _____ пути по _____ пути при закрытом выходном (проходном, маршрутном) светофоре и следовать до входного (проходного, выходного) светофора <u>блок-поста</u> _____ станции</p> <p>до _____ км с возвращением обратно.</p> <p align="center">II</p> <p>Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по открытому выходному (групповому, маршрутному) светофору с _____ пути.</p> <p>Дежурный по <u>блок-посту</u> _____ железнодорожной станции (ненужное зачеркнуть)</p>
--	---

Бланк зеленого цвета. Ненужное зачеркнуть.

Комментарии к Приложению № 23 к ИДП:

Бланк ДУ-52 (рисунок 5.149, 5.150) является разрешением на отправление поезда при полуавтоблокировке (ПАБ).

П.1 бланка формы ДУ-52 заполняется и выдается машинисту перед отправлением в следующих случаях:

1. При отправлении задержанного или другого поезда того же направления, что и задержанный, после перекрытия (в т. ч. самопроизвольного) выходного светофора;
2. При запрещающим показании маршрутного светофора;
3. Голова поезда находится за маршрутным светофором, и открыть его нет возможности;
4. При запрещающем показании проходного светофора хозяйственному поезду, возвращающегося после работы на станцию отправления, где место работы находится за блок – постом.

П. 2 бланка формы ДУ-52 заполняется и выдается машинисту перед отправлением в следующих случаях:

1. При неисправности маршрутного указателя пути отправления (цифра зеленого цвета) на групповом выходном светофоре;
2. При неисправности повторителя группового светофора;
3. Если голова поезда находится за выходным, маршрутным светофором с разрешающим показанием и показания светофора не видно;
4. Голова поезда находится за повторителем группового светофора;
5. При отсутствии на групповом светофоре маршрутного указателя пути отправления или повторительного светофора.

<p>КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ № <u>1</u></p> <p>Станция (штемпель) <u>ж.д. ст. Царицыно</u></p> <p>«<u>14</u>» <u>июля</u> 20<u>22</u> г.</p> <p>Разрешение выдано на поезд № <u>2972</u> с заполнением пункта <u>1</u></p> <p>Дежурный по <u>Иванов</u> блок-посту станции</p>	<p>РАЗРЕШЕНИЕ № <u>1</u></p> <p>Станция (штемпель) <u>ж.д. ст. Царицыно</u></p> <p>«<u>14</u>» <u>июля</u> 20<u>22</u> г.</p> <p>Разрешаю <u>I</u> поезду № <u>2972</u> толкану поезда</p> <p>отправиться с <u>6</u> пути по <u>IV зп.</u> пути при закрытом выходном (проходном, маршрутном) светофоре и следовать до входного (проходного, выходного) светофора <u>блок-посту Люблино</u> станции <u>Сортировочное</u> до _____ км с возвращением обратно.</p> <p>Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по открытому выходному (групповому маршрутному) светофору с _____ пути.</p> <p>Дежурный по <u>Иванов</u> блок-посту станции (ненужное зачеркнуть)</p>
---	--

Рисунок 5.149 – Пример заполнения бланка формы –ДУ-52

<p>КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ № <u>1</u></p> <p>Станция (штемпель) <u>ж.д. ст. Царицыно</u></p> <p>«<u>14</u>» <u>июля</u> 20<u>22</u> г.</p> <p>Разрешение выдано на поезд № <u>2972</u> с заполнением пункта <u>II</u></p> <p>Дежурный по <u>Иванов</u> блок-посту станции</p>	<p>РАЗРЕШЕНИЕ № <u>1</u></p> <p>Станция (штемпель) <u>ж.д. ст. Царицыно</u></p> <p>«<u>14</u>» <u>июля</u> 20<u>22</u> г.</p> <p>I Разрешаю поезду № <u>2972</u> толканию поезда</p> <p>Отправиться с _____ пути по _____ пути при закрытом выходном (проходном, маршрутном) светофоре и следовать до входного (проходного, выходного) светофора блок-поста станции до _____ км с возвращением обратно.</p> <p>II Разрешаю поезду № <u>2972</u> отправиться с <u>IV зл.</u> пути по открытому выходному (групповому, маршрутному) светофору с <u>IV зл.</u> пути.</p> <p>Дежурный по блок-посту <u>Иванов</u> станции (ненужное зачеркнуть)</p>
--	--

Рисунок 5.150 – Пример заполнения бланка формы –ДУ-52

Комментарии к приложению № 24 к Инструкции по организации движению поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации «Рекомендуемый образец Бланка разрешения на отправление поезда (бланк ДУ-54)»

Бланк разрешения на отправление поезда (бланк ДУ-54)

<p>КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ № _____</p> <p>Железнодорожная станция (штампель)</p> <p>« ____ » _____ 20 ____ г.</p> <p>Разрешение выдано на поезд № _____ с заполнением пункта _____</p> <p>Дежурный по железнодорожной станции _____</p>	<p>РАЗРЕШЕНИЕ № _____</p> <p>Железнодорожная станция (штампель)</p> <p>« ____ » _____ 20 ____ г.</p> <p align="center">I</p> <p>Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по _____ пути при запрещающем показании выходного (маршрутного) светофора и со скоростью не свыше 20 км/ч, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, следовать до первого проходного (выходного) светофора и далее по сигналам автоблокировки (до принятия сигналов автоматической локомотивной сигнализации, а далее руководствоваться сигналами автоматической локомотивной сигнализации).</p> <p>Настоящее разрешение дает право проследовать только запрещающее показание выходного (маршрутного) светофора железнодорожной станции.</p> <p align="center">II</p> <p>Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по открытому выходному (маршрутному) групповому светофору _____ и следовать далее по сигналам автоблокировки.</p> <p>Дежурный по железнодорожной станции _____</p> <p align="center">(ненужное зачеркнуть)</p>
--	---

Бланк зеленого цвета. Ненужное зачеркнуть.

Комментарии к Приложению № 24 к ИДП:

Разрешение формы ДУ-54 (рисунок 5.151, 5.152) применяется на участках, оборудованных АБ. Заполненный п.1 дает право машинисту отправиться со станции при запрещающем показании выходного или маршрутного светофора со скоростью не свыше 20 км/ч с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, а далее руководствоваться сигналами автоматической блокировки.

П.1 бланка формы ДУ-54 заполняется и выдается машинисту перед отправлением в следующих случаях:

1. При запрещающем показании выходного светофора;
2. С пути, где нет выходного светофора;
3. Если голова поезда за выходным светофором и перекрывает его;
4. При запрещающем показании маршрутного светофора;
5. Если голова поезда за маршрутным светофором и перекрывает его;

п.2 бланка формы ДУ-54 заполняется и выдается машинисту перед отправлением в следующих случаях:

1. При неисправности маршрутного указателя пути отправления (цифра зеленого цвета)
 2. на групповом выходном светофоре;
 2. При неисправности повторителя группового светофора;
 4. Если голова поезда находится за выходным, маршрутным светофором с разрешающим показанием и показания светофора не видно;
 5. Голова поезда находится за повторителем группового светофора;
- При отсутствии на групповом светофоре маршрутного указателя пути отправления или повторительного светофора.

<p>КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ № <u>3</u></p> <p>Станция (штемпель) <u>ж.д. ст. Царицыно</u></p> <p>«<u>14</u>» <u>июля</u> 20<u>22</u> г.</p> <p>Разрешение выдано на поезд № <u>2974</u> с заполнением пункта <u>1</u></p> <p>Дежурный по станции <u>Иванов</u></p>	<p>РАЗРЕШЕНИЕ № <u>3</u></p> <p>Станция (штемпель) <u>ж.д. ст. Царицыно</u></p> <p>«<u>14</u>» <u>июля</u> 20<u>22</u> г.</p> <p>Разрешаю поезду № <u>2974</u> отправиться с <u>5</u> пути по <u>II</u> пути при запрещающем показании выходного (маршрутного) светофора и со скоростью не свыше 20 км/ч, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, следовать до первого проходного (выходного) светофора и далее по сигналам автоблокировки (до принятия сигналов автоматической локомотивной сигнализации, а далее руководствоваться сигналами автоматической локомотивной сигнализации). Настоящее разрешение дает право проследовать только запрещающее показание выходного (маршрутного) светофора станции.</p> <p style="text-align: center;">II</p> <p>Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по открытому выходному (маршрутному) групповому светофору _____ и следовать далее по сигналам автоблокировки.</p> <p>Дежурный по станции <u>Иванов</u> (ненужное зачеркнуть)</p>
--	--

Рисунок 5.151 – Пример заполнения бланка формы –ДУ-54

<p>КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ № <u>3</u></p> <p>Станция (штемпель) <u>ж.д. ст. Царицыно</u></p> <p>«<u>14</u>» <u>июля</u> 20<u>22</u> г.</p> <p>Разрешение выдано на поезд № <u>2974</u> с заполнением пункта <u>II</u></p> <p>Дежурный по станции <u>Иванов</u></p>	<p>РАЗРЕШЕНИЕ № <u>3</u></p> <p>Станция (штемпель) <u>ж.д. ст. Царицыно</u></p> <p>«<u>14</u>» <u>июля</u> 20<u>22</u> г.</p> <p>I</p> <p>Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по _____ пути при запрещающем показании выходного (маршрутного) светофора и со скоростью не свыше 20 км/ч с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, следовать до первого проходного (выходного) светофора и далее по сигналам автоблокировки (до принятия сигналов автоматической локомотивной сигнализации, а далее руководствоваться сигналами автоматической локомотивной сигнализации). Настоящее разрешение дает право проследовать только запрещающее показание выходного (маршрутного) светофора станции.</p> <p>II</p> <p>Разрешаю поезду № <u>2974</u> отправиться с <u>5</u> пути по открытому выходному (маршрутному) групповому светофору <u>45</u> и следовать далее по сигналам автоблокировки.</p> <p>Дежурный по станции <u>Иванов</u> (ненужное зачеркнуть)</p>
---	---

Рисунок 5.152 – Пример заполнения бланка формы –ДУ-54

Комментарии к приложению № 25 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации «Рекомендуемый образец Бланка извещения о движении поезда (бланк ДУ-55)»

Бланк извещения о движении поезда (бланк ДУ-55)

<p>КОРЕШОК ИЗВЕЩЕНИЯ № _____</p> <p>Железнодорожная станция (штампель)</p> <p>« ____ » _____ 20 ____ г.</p> <p>О движении поезда на однопутных перегонах при перерыве всех систем интервального регулирования и связи</p> <p>_____</p> <p>Дежурному по железнодорожной станции _____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>Дежурный по железнодорожной станции _____</p> <p>_____</p> <p>_____</p>	<p>ИЗВЕЩЕНИЕ № _____</p> <p>Железнодорожная станция (штампель)</p> <p>« ____ » _____ 20 ____ г.</p> <p>О движении поезда на однопутных перегонах при перерыве всех систем интервального регулирования и связи</p> <p>_____</p> <p>Дежурному по станции _____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>Дежурный по железнодорожной станции _____</p> <p>_____</p> <p>_____</p>
---	---

Бланк белого цвета.

Комментарии к Приложению № 25 к ИДП:

Бланк ДУ-55 (рисунок 5.153, 5.154) заполняется при организации движения поездов при перерыве всех установленных видов телефонной связи, но при исправном действии АБ движение поездов на двухпутных перегонах производится по сигналам АБ, а на однопутных участках может быть отправлен поезд нечетного направления и с этим поездом посылается извещение форм А, Б, В

форма А: «Отправил к Вам в ... ч ... мин. поезд № ... По прибытии его ожидаю от Вас поезд. ДСП ...»; форма Б: «Отправил к Вам в ... ч ... мин. поезд № ..., после которого в ... ч ... мин. отправляю еще поезд № ... ДСП ...»;

форма В: «Ожидаю от Вас поезд. ДСП ...».

<p>КОРЕШОК ИЗВЕЩЕНИЯ № <u>3</u></p> <p>Станция (штемпель) <u>ж.д. ст. Царицыно</u></p> <p>«<u>14</u>» <u>июня</u> 20<u>22</u> г.</p> <p>О движении поезда на однопутных перегонах при перерыве всех систем интервального регулирования и связи <u>с отсутствием межстанционной, поездной и диспетчерской связи</u> Дежурному по станции <u>Красный Строитель</u> <u>Ожидаю от Вас поезд</u></p> <p>Дежурный по станции <u>Иванов</u> <u>/Иванов/</u></p>	<p>ИЗВЕЩЕНИЕ № _____</p> <p>Станция (штемпель) <u>ж.д. ст. Царицыно</u></p> <p>«<u>14</u>» <u>июня</u> 20<u>22</u> г.</p> <p>О движении поезда на однопутных перегонах при перерыве всех систем интервального регулирования и связи <u>с отсутствием межстанционной, поездной и диспетчерской связи</u> Дежурному по станции <u>Красный Строитель</u> <u>Ожидаю от Вас поезд</u></p> <p>Дежурный по станции <u>Иванов</u> <u>/Иванов/</u></p>
--	---

Рисунок 5.153 – Пример заполнения бланка формы –ДУ-55

<p>КОРЕШОК ИЗВЕЩЕНИЯ № <u>3</u></p> <p>Станция (штемпель) <u>ж.д. ст. Царицыно</u></p> <p>«<u>14</u>» <u>июня</u> 20<u>22</u> г.</p> <p>О движении поезда на однопутных перегонах при перерыве всех систем интервального регулирования и связи <u>с отсутствием межстанционной, поездной и диспетчерской связи</u> <u>Красный</u> Дежурному по станции <u>Строитель</u> <u>Отправил к Вам в 12 ч 35 минут</u> <u>поезд №2005, после которого</u> <u>в 12 часов 48 минут отправляю</u> <u>ещё поезд №2007</u></p> <hr/> <p>Дежурный по станции <u>Иванов</u> <u>/Иванов/</u></p>	<p>ИЗВЕЩЕНИЕ № _____</p> <p>Станция (штемпель) <u>ж.д. ст. Царицыно</u></p> <p>«<u>14</u>» <u>июня</u> 20<u>22</u> г.</p> <p>О движении поезда на однопутных перегонах при перерыве всех систем интервального регулирования и связи <u>с отсутствием межстанционной, поездной и диспетчерской связи</u> <u>Красный</u> Дежурному по станции <u>Строитель</u> <u>Отправил к Вам в 12 ч 35 минут</u> <u>поезд №2005, после которого</u> <u>в 12 часов 48 минут отправляю</u> <u>ещё поезд №2007</u></p> <hr/> <p>Дежурный по станции <u>Иванов</u> <u>/Иванов/</u></p>
---	--

Рисунок 5.154 – Пример заполнения бланка формы –ДУ-55

Комментарии к Приложению № 26 к ИДП:

Правом на занятие поездом перегона при перерыве действия всех средств сигнализации и связи служит разрешение на бланке белого цвета с двумя красными полосами по диагоналям, выдаваемое дежурным по станции машинисту (рисунок 5.155, 5.156).

КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ № <u>1</u>	РАЗРЕШЕНИЕ № <u>1</u>
« <u>14</u> » <u>июня</u> 20 <u>22</u> г.	« <u>14</u> » <u>июня</u> 20 <u>22</u> г.
Станция (штампель) <u>ж.д. ст. Царицыно</u>	Станция (штампель) <u>ж.д. ст. Царицыно</u>
Выдано на поезд № <u>6724</u>	Разрешаю поезду № <u>6724</u> отправиться со станции <u>Царицыно</u> <u>поста</u> и следовать до входного светофора станции <u>Люблино-Сортировочное</u> <u>поста</u> при закрытом <u>выходном</u> светофоре. <u>проезде</u>
	Все системы интервального регулирования и связи прерваны. ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ О прибытии на соседнюю станцию ранее отправленного поезда сведения <u>имеется</u> . не имеется
Дежурный по станции <u>Иванов</u> <u>посту</u>	Дежурный по станции <u>Иванов</u> <u>посту</u>

Рисунок 5.155 – Пример заполнения бланка формы –ДУ-56

КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ № <u>1</u>	РАЗРЕШЕНИЕ № <u>1</u>
« <u>14</u> » <u>июня</u> 20 <u>22</u> г.	« <u>14</u> » <u>июня</u> 20 <u>22</u> г.
Станция (штампель) <u>ж.д. ст. Царицыно</u>	Станция (штампель) <u>ж.д. ст. Царицыно</u>
Выдано на поезд № <u>6724</u>	Разрешаю поезду № <u>6724</u> отправиться со станции <u>Царицыно</u> поста
	и следовать до входного светофора станции <u>53 км</u> поста
	при закрытом <u>выходном</u> светофоре. проходном
	Все системы интервального регулирования и связи прерваны.
	ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ
	О прибытии на соседнюю станцию ранее отправленного поезда сведения имеется . не имеется
Дежурный по <u>станции</u> <u>Иванов</u> посту	Дежурный по <u>станции</u> <u>Иванов</u> посту

Рисунок 5.156 – Пример заполнения бланка формы –ДУ-56

Комментарии к приложению № 27 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации «Рекомендуемый образец Бланка корешка предупреждения (бланк ДУ-61)»

Бланк корешка предупреждения (бланк ДУ-61)

Корешок предупреждения				
предупреждение на поезд № _____ получил « ___ » _____ 20__ г. машинист, помощник машиниста, водитель специального самоходного подвижного состава _____				

подпись фамилия, имя, отчество (при наличии)				
Линия отреза				
Железнодорожная станция _____ (штампель)				
« ___ » _____ 20__ г.				
Предупреждение на поезд № _____				
Место действия предупреждения (км, пикет, железнодорожная станция)	Время действия предупреждения	Скорость не более (км/ч)	Остановиться у красного сигнала, а при его отсутствии следовать со скоростью не более (км/ч)	Другие особые условия следования поезда
1	2	3	4	5
Уполномоченный работник (должность) _____				

Бланк белого цвета с желтой полосой по диагонали

Комментарии к Приложению № 27 к ИДП:

ДУ-61, бланк белого цвета с желтой полосой по диагонали выдается машинисту поезда при ограничении скорости либо при особых условиях следования поезда. Корешок предупреждения остается на станции, предупреждение выдается машинисту. В корешке пишется номер поезда, если четный и нечетный номер, значит поезду выдается предупреждение туда и обратно. Далее ставится дата выдачи, фамилия И. О. и подпись выдающего предупреждение. В предупреждении ставится дата выдачи, номер поезда далее по пунктам на каком километре и пикете действует ограничение, до какого времени, и с какой скоростью рекомендовано движение, в пункте 5 ставится если какие условия действуют, например смена рельсам, или шпал, либо обкатка и др. В конце ставится подпись дежурного по станции (рисунок 5.157).

Корешок предупреждения					
предупреждение на поезд № <u>5102/5101</u> получил « <u>14</u> » <u>июля</u> 20 <u>22</u> г. машинист, помощник машиниста, водитель ССПС <u>Петров</u> <u>Петров А.Е.</u>					
				подпись	ФИО
Линия отреза					
Станция <u>ж.д. ст. Царицыно</u> (штемпель) ф. ДУ-61					
« <u>14</u> » <u>июля</u> 20 <u>22</u> г.					
Предупреждение на поезд № <u>5102/5101</u>					
Место действия предупреждения (км, пикет, станция)	Время действия предупреждения	Скорость не более, км в час	Остановиться у красного сигнала, а при его отсутствии следовать со скоростью не более, км в час	Другие особые условия следования поезда	
1	2	3	4	5	
<u>23ПК 2 II</u>	<u>8⁰⁰-17⁰⁰</u>		<u>25</u>	<u>Смена о/деф рельса</u>	
<u>27ПК 5-7</u>	<u>10⁰⁰-12⁰⁰</u>	<u>40</u>		<u>Обкатка</u>	
<u>22ПК 5 I</u>	<u>8⁰⁰-17⁰⁰</u>	<u>Бдительность, подача сигналов</u>			
Уполномоченный работник (должность) <u>Иванов</u>					

Рисунок 5.157 – Пример заполнения бланка формы –ДУ-61

Комментарии к приложению № 28 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации «Рекомендуемый образец Бланка разрешения на отправление поезда (бланк ДУ-64)»

Бланк разрешения на отправление поезда (бланк ДУ-64)

КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ	РАЗРЕШЕНИЕ
Железнодорожная станция (штампель)	Железнодорожная станция (штампель)
« ___ » _____ 20 ___ г.	« ___ » _____ 20 ___ г.
Разрешено поезду № _____ с локомотивом № _____ отправиться на перегон _____ _____ по _____ пути до _____ км для _____ _____ _____	Разрешаю поезду № _____ с локомотивом № _____ отправиться на перегон _____ _____ по _____ пути до _____ км для _____ _____ _____
Настоящее разрешение дает право проезда выходного светофора железнодорожной станции с запрещающим показанием и следования по перегону вне зависимости от показаний проходных светофоров автоблокировки.	Настоящее разрешение дает право проезда выходного светофора железнодорожной станции с запрещающим показанием и следования по перегону вне зависимости от показаний проходных светофоров автоблокировки.
Дежурный по железнодорожной станции _____ (подпись)	Дежурный по железнодорожной станции _____ (подпись)

Бланк белого цвета с красной полосой по диагонали

Комментарии к Приложению № 28 к ИДП:

ДУ - 64 бланк белого цвета с красной полосой по диагонали, выдается при следовании поезда на закрытый перегон (рисунок 5.158). Бланк выписывает дежурный по станции и выдает его машинисту или руководителю работ, который на перегоне передает машинисту. Поезда на перегон отправляются по заявке руководителя работ с согласия поездного диспетчера. Корешок предупреждения остается на станции, предупреждение выдается машинисту или руководителю работ, ставится печать станции, дата заполнения, номер поезда, на какой перегон отправляется для выполнения работ по какому пути и до какого километра и пикета, в конце ставится подпись дежурного по станции. На обратной стороне со стороны корешка и предупреждения пишется дата, время дачи приказа, номер приказа и фамилия поездного диспетчера

Порядок оформления, заполнения, передачи бланков и документов, связанных с эксплуатацией, обслуживанием, ремонтом объектов инфраструктуры, организацией движения поездов и маневровой работы, а также их хранения, в том числе с использованием автоматизированных систем устанавливается распоряжением ОАО «РЖД» от 10 марта 2016 г. № 398р.

КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ	РАЗРЕШЕНИЕ
Станция (штемпель) <u>ж.д. ст. Царицыно</u>	Станция (штемпель) <u>ж.д. ст. Царицыно</u>
« <u>14</u> » <u>июня</u> 20 <u>22</u> г.	« <u>14</u> » <u>июня</u> 20 <u>22</u> г.
Разрешено поезду № <u>4702/57</u> с локомотивом № <u>2М62У-0144</u> отправиться на перегон <u>Людлино-Сортировочное</u> - <u>Царицыно</u> по <u>1 гл. непр.</u> пути до <u>17ПК7</u> км для <u>оказания помощи остановившемуся поезду №57 и вывода на станцию Царицыно</u>	Разрешаю поезду № <u>4702/57</u> с локомотивом № <u>2М62У-0144</u> отправиться на перегон <u>Людлино-Сортировочное</u> - <u>Царицыно</u> по <u>1 гл. непр.</u> пути до <u>17ПК7</u> км для <u>оказания помощи остановившемуся поезду №57 и вывода на станцию Царицыно</u>
Настоящее разрешение дает право проезда выходного светофора станции с запрещающим показанием и следования по перегону вне зависимости от показаний проходных светофоров автоблокировки.	Настоящее разрешение дает право проезда выходного светофора станции с запрещающим показанием и следования по перегону вне зависимости от показаний проходных светофоров автоблокировки.
Дежурный по станции <u>Иванов</u> (подпись)	Дежурный по станции <u>Иванов</u> (подпись)

Рисунок 5.158 – Пример заполнения бланка формы –ДУ-64